

UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID

FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

DEPARTAMENTO DE HISTORIA CONTEMPORÁNEA



TESIS DOCTORAL

El tribunal mixto anglo-español de Sierra Leona (1819-1874)

MEMORIA PARA OPTAR AL GRADO DE DOCTOR

PRESENTADA POR

L. Arturo Arnalte Barrera

DIRIGIDA POR

José Urbano Martínez Carreras

Madrid, 2002

ISBN:978-84-8466-009-5

© L. Arturo Arnalte Barrera, 1993

El Tribunal Mixto Anglo Español de Sierra Leona
1819–1873

Tesis Doctoral

de

L . Arturo Arnalte Barrera

Dirigida

por

José U. Martínez Carreras

Departamento de Historia Contemporánea Universal
Facultad de Geografía e Historia
Universidad Complutense de Madrid
1992

Volumen I

ÍNDICE

VOLUMEN I

0.- Introducción	10
1. Capítulo I: África, de la exportación de mano de obra al reparto colonial	26
1.1- La barbarie de los africanos	27
1.2- Una economía de exportación de mano de obra	33
1.3- Tres siglos de tráfico legal	43
1.4- El fantasma del abolicionismo	46
1.5- El azúcar cubano	53
1.6- "Si hoc in viridi, in aridi quid fiet"	61
1.7- "Dios me hizo esclavo"	64
1.8- El robo del siglo	68
2.- Capítulo II: Los primeros comisionados españoles en Sierra Leona (1819-1821)	71
2.1- Llegada a Freetown	72
2.2- Una colonia experimental	75
2.3- La tumba del hombre blanco	80
2.4- Constitución del Tribunal Mixto	84
2.5- La fragata <u>Josefa</u>	86
2.6- Otros casos	93
2.6.1- Goleta <u>Nuestra Señora de la Regla</u>	93
2.6.2- Goleta <u>Fabiana</u>	95
2.6.3- Goleta <u>Juanita</u>	97
2.6.4- Goleta <u>Esperanza</u>	98
2.6.5- Goleta <u>Voladora</u>	100
2.6.6- Bergantín goleta <u>Francisco</u>	100
2.6.7- Goleta <u>Gazeta</u>	101
2.6.8- Goleta <u>Montserrate</u>	101
2.7- Ecos de la guerra de independencia de América	102
2.8- La tripulación de los barcos negreros	103
2.9- Otras comisiones mixtas	106

2.10- Camps y Lefer: una relación turbulenta	108
2.11- Regreso a España	116
2.12- Vacío de representación	118

3.- Capítulo III: El informe Potestad (Estudio de los datos ofrecidos por la lista de los barcos capturados y juzgados en Sierra Leona de 1819 a 1845, elaborada por el juez español de la Comisión Mixta en 1845)

3.1- Un nuevo nombramiento	122
3.2- El temor a la dominación británica	124
3.3- "Notas confidenciales"	138
3.4- "Por ser esto un desorden inaudito"	140
3.5- El nuevo estilo del tráfico negrero	142
3.6- Una nueva ley: el Tratado de 1835	145
3.7- Banderas de todas las naciones	149
3.8- "Un rendimiento considerable de negros"	151
3.9- Las factorías	156
3.10- La captura	160
3.11- Falsos esclavos	165
3.12- Otras condenas irregulares	169
3.13- El juicio	172
3.14- "Los españoles beben más que los ingleses"	174
3.15- La sombra de Pedro Blanco	176
3.16- La subasta del buque y el equipo	180
3.17- Validez del informe Potestad	188
3.18- Antecedentes en Madrid	192

4.- Capítulo IV: Los años centrales del siglo (1846 a 1857)	194
4.1- Un sombrero de tres picos con un plumero encarnado	195
4.2- Adolfo Guillemard de Aragón	202
4.3- La libre contratación de los emancipados	205
4.4- Africanos ejemplares	216
4.5- Reventa de emancipados al por menor	227
4.6- Los emancipados en Cuba	232
4.7- Desnacionalizar españoles	236
4.8- El azúcar cubano necesita 50.000 brazos más	253
4.9- Años poco documentados	256
4.10- "12.000 duros para un fuertecito"	258
4.11- Captura del <u>Desengaño</u>	260
 5.- Capítulo V: El comercio español tantea la costa de Africa	 267
5.1- "Un brillante porvenir comercial"	268
5.2- La expedición del <u>Vasco Núñez de Balboa</u>	275
5.3- Los productos de la costa de África	276
5.4- El comercio español	279
5.5- Un pionero catalán: José de Berrín	283
5.6- Las guerras de la costa	290
5.7- Otros consulados españoles en África	296
5.8- La conspiración de los negrófilos	297
5.9- Memorias políticas y comerciales de los cónsules	308
5.9.1- Memoria política de 1861	310
5.9.2- Memoria comercial de 1861	312
5.9.3- Memoria política de 1862	316
5.9.4- Memoria comercial de 1862	317
5.9.5- Memoria de 1864	318

5.9.6- Feria de muestras de la costa occidental de África ..	326
5.9.7- Memoria comercial de 1868	328
5.9.8- Alpagatas con cintas de colores	334

6.- Capítulo VI: Hacia el fin del tráfico de esclavos (1845-1865)

6.1- El informe Empananza (1845-1861)	337
6.2- Negreros españoles en África Oriental	340
6.3- Ultimos datos del tráfico negrero	341
6.4- La última condena	344
6.5- El informe del coronel Ord	354
6.6- Las tretas de los negreros	358
6.7- La decadencia de la trata negrera	359
6.8- Naufragio del buque negrero <u>Dolores</u>	361
6.9- Españoles que van a morir	367
6.10- Perfil del negrero en la literatura	373
6.11- Juan Manuel Bezanillas, negrero traidor	378
6.12- José Velozo, piloto delator	385
6.12.1- Declaración de José Velozo	389
6.12.2- Descubrimiento de los bozales	400
6.12.3- Declaración del negro Deciderio	402
6.12.4- Declaración del negro José Ramón	405
6.12.5- Declaración del negro Eusebio	406
6.12.6- Declaración del negro bozal Antonio	408
6.12.7- Declaración del negro bozal Manuel María Concepción	409

VOLUMEN II

7.- Capítulo VII: Noticias sobre las posesiones españolas en el Golfo de Guinea

7.1- Adquisición de "un diamante en bruto"	415
7.2- Un emplazamiento envidiablemente situado	417

7.3-	Una guerra de nervios	428
7.4-	Mercaderes de las Baleares	444
7.5-	Sierra Leona, escala de Fernando Poo	446
7.6-	El cruel destino de una brillante tropa	450
7.7-	Las plagas de cubanos	457
7.8-	Afrocubanos que emigran a Lagos	463
7.9-	Una "maldición" para Puerto Rico	467
7.10-	Proyecto de expedición de 3.000 morenos	473
8.-	Capítulo VIII: Fin del Tribunal Mixto y traslado del consulado (1870-1873)	497
8.1-	Una infraestructura deficiente	498
8.2-	Un consulado innecesario	502
8.3-	Paseos por la bahía	504
8.4-	Se acerca el final	507
8.5-	Una lectura patriótica de las desdichas de España	509
8.6-	"Conservo la mesa"	520
8.7-	El viceconsulado de traslada a Madeira	523
8.8-	Ecos de la Primera República	528
9.-	Conclusiones	532
10.-	Apéndices	541
10.1:	Apéndice I: Relación de representantes españoles en Sierra Leona	542
10.2:	Apéndice II: Textos legales comentados	546
10.2.1:	Real Cédula de 1818 refrendando el Tratado de 1817 para la abolición del tráfico de esclavos	547
10.2.2:	Instrucciones para buques de guerra	554
10.2.3:	Reglamento de las Comisiones Mixtas	557

10.2.4:	Reglamento para gobierno de las Comisiones Mixtas ..	565
10.3.1:	Apéndice III: Lista de buques juzgados por el Tribunal Mixto de Sierra Leona	571
10.3.2:	Notas que acompañan a la lista de buques condenados por el Tribunal Mixto de 1819 a 1845, redactada por Fabricio Potestad	582
10.3.3:	Gráficos:	
	Lista de barcos adjudicados al Tribunal Mixto Anglo Español de Sierra Leona	622
	Comparación de las condenas por llevar esclavos a bordo y por estar equipados para la trata	623
	Bandera de los barcos juzgados por el Tribunal Mixto Anglo Español de Sierra Leona	624
10.4:	Apéndice IV: Buques condenados en Sierra Leona que habían sido denunciados a las autoridades españolas	625
10.4.1:	Gráfico: Barcos denunciados por Londres a Madrid ...	631
10.5:	Apéndice V: Lista de esclavos emancipados por el Tribunal Mixto anglo-español de Sierra Leona de 1819 a 1864	
10.5.1:	Gráfico: Esclavos emancipados en Sierra Leona	634
10.6:	Apéndice VI: Modelo de certificado de emancipación emitido por el Tribunal Mixto Anglo-Español de La Habana en 1841	635
10.7:	Apéndice VII: Carteles distribuidos en Sierra Leona anunciando la emigración a las colonias americanas de Gran Bretaña	637
10.7.1:	Demerara	638
10.7.2:	Jamaica	639
10.7.3:	Trinidad	640
10.8:	Apéndice VIII: Portada de <u>The Royal Gazette and Sierra Leone Advertiser</u> ilustrando un enfrentamiento entre dos cruceros ingleses y varios buques negreros franceses y españoles en Río Bonny en 1822	642
10.9:	Apéndice IX: Cuestionario efectuado por R.R. Madden al juez británico del Tribunal Mixto Anglo-Español de Sierra Leona en 1840 y al jefe de aduanas de Freetown en la misma fecha	643
10.10:	Apéndice X: Memorias políticas y comerciales de los cónsules españoles en Sierra Leona	668
10.10.1:	Memoria comercial de 1858	669

Índice

10.10.2: Memoria política de 1861	672
10.10.3: Memoria comercial de 1861	676
10.10.4: Memoria política de 1862	683
10.10.5: Memoria comercial de 1862	686
10.10.6: Memoria política y comercial de 1864	692
10.10.7: Feria de muestras de la costa occidental de África	706
10.10.8: Memoria comercial de 1868	708
 11.- Mapas	 720
11.1: Mapa de Sierra Leona en el siglo XIX	721
11.2: Mapa de la costa occidental de Africa en el siglo XIX	722
11.3: Mapa de la isla de Fernando Poo en el siglo XIX	723
 12.- Fuentes	 724
 13.- Bibliografía	 729

INTRODUCCIÓN

Durante cuatro siglos, gran parte de la explotación europea de América se efectuó con mano de obra esclava importada de África. A muchos africanos se debe agradecer por tanto la acumulación de riqueza y el despegue económico europeo desde los albores de la Edad Moderna. También es innegable que sin la impronta de la cultura africana, las sociedades del Nuevo Continente habrían tomado forma por caminos muy distintos.

España fue no sólo quien incorporó el continente americano al horizonte expansionista europeo de finales de la Edad Media, hazaña y azar que hoy se conocen por el eufemismo de descubrimiento, sino también la inventora de la brillante, por rentable, idea de sustituir a la mano de obra local por otra de importación que demostró ser más resistente. Asimismo, el Gobierno español fue uno de los últimos en decidirse a poner fin a la trata de esclavos cuando la ideología abolicionista ya había echado raíces firmes en numerosos países del mundo occidental.

Dentro del problema de la participación española en la esclavitud afroamericana, el siglo XIX es particularmente atractivo por la contradicción entre los valores liberales e igualitarios que se habían consolidado en la mentalidad europea tras las revoluciones burguesas de finales del XVIII y principios del XIX y la actitud, a un tiempo realista y simultáneamente inconfesable, de nuestras autoridades de dejar hacer a las colonias, especialmente a Cuba, para retrasar hasta

el último momento la puesta en práctica de esos principios.

En este último tramo de la historia de la esclavitud, cuando el tráfico se practica ilegalmente, hay un episodio que ha sido poco estudiado: la participación española en los tribunales mixtos que se crearon para juzgar a los buques negreros.

A consecuencia del Tratado firmado en 1817 entre Gran Bretaña y España, a instancias de la primera, para la abolición del tráfico de esclavos, se crearon a principios del siglo XIX dos tribunales especiales, las Comisiones Mixtas Anglo-Españolas, con la finalidad de juzgar a los barcos sospechosos de practicar la trata negrera.

Según el acuerdo, uno de esos tribunales funcionaría en una posesión colonial española, para lo que se eligió La Habana, y el otro en una posesión colonial británica en la costa de África. El lugar escogido en este segundo caso fue la colonia de Sierra Leona, fundada por los británicos a finales del siglo XVIII como un centro experimental de reinserción de esclavos emancipados en el continente de donde habían salido la mayoría de sus antepasados.

Similares comisiones se establecieron de manera conjunta entre Gran Bretaña por un lado y Portugal, Holanda, Brasil, Estados Unidos, Chile, Argentina, Uruguay, Bolivia y Ecuador por otro, en diferentes momentos a lo largo del siglo y con distinta e irregular fortuna.

Desde 1819 hasta 1873, con largas vacantes y de manera irregular, españoles comisionados por su gobierno para participar en el Tribunal Mixto Anglo-Español de la ciudad de Freetown fueron testigos de excepción de los albores de la penetración colonial europea en África.

La mayoría de los informes que enviaron a Madrid hasta 1845 se conservan en la Sección de Estado del Archivo Histórico Nacional (AHN), cuyos fondos han sido una de las principales fuentes del presente trabajo.

En 1845 España abre un consulado en Sierra Leona, cuyos titulares serán también miembros del Tribunal Mixto. A partir de esa fecha, en el AHN hay sólo unos pocos despachos aislados e inconexos entre sí y para consultar el resto de la colección hay que dirigirse al Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores (AMAE), donde la investigación se puede continuar hasta 1874.

Partiendo de esta correspondencia oficial es posible hacer un acercamiento parcial a la aventura africana de un puñado de diplomáticos españoles que, mal pagados y a menudo ignorados u olvidados, asistieron al apogeo de la trata clandestina de esclavos con destino a Cuba y Brasil; recogieron en su hogar a numerosos negreros capturados por los cruceros británicos en alta mar o naufragados frente a la costa de África; vieron crecer la colonia de Sierra Leona y extenderse el control inglés y francés por la costa de África; visitaron la colonia española de Fernando Poo; se desesperaron comprobando la impotencia

española en el siglo XIX para competir con la expansión colonizadora de sus rivales europeos; y esbozaron análisis, en ocasiones delirantes, sobre las iniciativas que debía acometer España para recobrar un esplendor imperial que se iba apagando en un camino que conducía irremisiblemente al desastre del 98. Varios de ellos murieron víctimas de las fiebres africanas que le valieron a Sierra Leona el sobrenombre de "tumba del hombre blanco".

Sus testimonios son inéditos. Plagados con frecuencia de faltas de ortografía son, con excepciones, menos detallados de lo que hubiéramos deseado y están atravesados más por las preocupaciones cotidianas de supervivencia del grupúsculo de europeos que residían en la ciudad que de un afán antropológico, histórico o geográfico. Sin embargo, son textos frescos y de lectura agradable, aunque se echa de menos la inquietud y dotes literarias de un Richard Burton o de otros aventureros y diplomáticos europeos que fueron sus contemporáneos.

Pero, a pesar de las lagunas documentales y de los defectos señalados, los despachos enviados a Madrid por los funcionarios españoles del Tribunal Mixto de Freetown contienen información precisa y completa sobre el monto total de los juicios efectuados en Sierra Leona, las características de los buques apresados y el número de africanos emancipados en aplicación de los tratados de 1817 y 1835.

El motivo de la presencia española en este enclave de la

costa africana era la abolición de la trata de esclavos. Los jueces y árbitros del Tribunal fueron enviados a África para cumplir, al menos sobre el papel, con lo pactado entre Madrid y Londres. No obstante, su gobierno les pide cada vez con mayor insistencia que estudien las posibilidades comerciales españolas en África, los efectos de los tratados en el comercio marítimo nacional y el estado de cosas en esa parte del mundo en la que España apenas tiene una posesión poco más que nominal en el golfo de Guinea.

Su aventura colectiva retrata a través de sus despachos a Madrid el destino del continente africano que en el siglo pasa de ser un inmenso almacén de mano de obra para satisfacer las necesidades productivas de América a un inmenso tesoro colonial que a finales del siglo XIX las potencias europeas se repartirán con escuadra y cartabón.

Las páginas que siguen estudian la documentación producida por estos jueces y árbitros españoles en el Tribunal Mixto de Sierra Leona, quienes serán cónsules y vicecónsules también desde mediados de siglo. En 1874, disuelto unilateralmente el Tribunal y sin que España consiguiera introducirse en el mercado africano, el último representante español en Freetown se trasladó a Madeira. Su presencia en la zona había dejado de tener una razón.

Puesto que el Tribunal de Sierra Leona era una empresa mixta, una gran parte de las fuentes para su estudio están en

fondos documentales británicos. En el Public Record Office de Londres (PRO) se encuentra la documentación oficial producida por los funcionarios militares y civiles británicos en la colonia de Sierra Leona desde finales del siglo XVIII hasta su independencia en la segunda mitad del XX, dentro de la sección del Colonial Office (C.O.).

A ello hay que sumar la colección documental del Foreign Office británico (sección F.O. del archivo) que abarca las relaciones exteriores de la corte de Saint James, con excepción de los últimos 30 años, y en la que se encuentra la documentación oficial de los diversos Tribunales Mixtos que se establecieron en Sierra Leona. De particular interés es la serie F.O. 84, dedicada al tráfico de esclavos.

Sin embargo, la mayor parte de los documentos relativos al funcionamiento de los tribunales mixtos de Freetown se encuentra en la serie F.O. 315, por lo que su consulta es imprescindible. Los 96 legajos que componen la serie recogen las minutas del tribunal, la correspondencia del Foreign Office con los jueces británicos, la documentación hallada a bordo de los buques capturados por la Armada británica y los registros de esclavos emancipados en la colonia.

Los despachos del Foreign Office son especialmente valiosos porque Londres envía a Freetown copias de los informes redactados por los cónsules británicos en Cuba sobre la trata clandestina. A ello se añaden listas enviadas periódicamente

sobre los buques que se preparaban para la trata en puertos españoles o en Nueva York. Una información que influía en las decisiones del Tribunal y de la que los representantes españoles carecían.

La riqueza de esta fuente impide que un sólo trabajo abarque todos aquellos despachos que aportan datos de interés al tema de este estudio.

Por ello, me he centrado en algunos legajos que arrojan luz sobre los trabajos del Tribunal Mixto en los años en que no hubo presencia española -especialmente en el fallido intento británico de trasladar el Tribunal Mixto a la isla de Fernando Poo-, en los 11 legajos de correspondencia del Foreign Office dirigida a los jueces británicos en Freetown, en la problemática de los africanos emancipados, y en dos memorias sobre la colonia redactadas en 1845 y 1861 que equilibran la valoración española del tráfico de esclavos en ambas fechas y los progresos de la colonización de la costa occidental de África.

Otra fuente consultada es la colección de la revista The Royal Gazette and Sierra Leone Advertiser, igualmente presente en el Public Record Office. Se trata de una publicación local de periodicidad muy irregular, pero que contiene referencias aisladas a los trabajos del Tribunal, a la presencia de funcionarios españoles en Freetown y a las actividades de los negreros en la costa de Africa, según las noticias que proporcionaban los comerciantes con vocación periodística que se

aventuraban por los territorios no colonizados de la costa y el interior de los ríos navegables.

Dado que el Tribunal de Sierra Leona contaba con una institución gemela en la isla de Cuba, un estudio definitivo de mayor alcance que esta memoria de doctorado debería también remitirse a los archivos de La Habana para comparar el funcionamiento de ambos. Sin embargo, hay que tener presente que la mayor parte de las capturas de buques negreros efectuadas por la Armada británica se remitieron a Freetown para ser juzgadas, ya que la frecuente ausencia de comisionados españoles ponía habitualmente en manos del juez británico las decisiones del Tribunal.

El trabajo que sigue está inicialmente estructurado por orden cronológico. Tras una introducción al estado de la cuestión que está elaborada con bibliografía y algunas aportaciones documentales del AHN que creo inéditas, los primeros capítulos analizan los trabajos del Tribunal Mixto desde 1819 hasta 1845. Sin embargo, en la segunda mitad del siglo, en la que hay una presencia española más regular, la atención de los cónsules y vicecónsules se centra menos en el tráfico de esclavos, que decae a partir de 1860, y más en las posesiones españolas en el golfo de Guinea y las posibilidades comerciales españolas en Africa.

Por ese motivo, he preferido alterar la estructura cronológica y dedicar los siguientes capítulos a temas

monográficos como el tímido acercamiento de algunos comerciantes españoles a la costa occidental africana, el fin de la trata negrera y el problema de la colonización de Fernando Poo desde la óptica de los representantes de Madrid en Freetown.

Para agilizar la lectura, he preferido insertar como apéndices documentales los textos legales con que contaba el Tribunal Mixto para efectuar su trabajo y las modificaciones que sufrió la ley a lo largo del siglo.

Los apéndices contienen también la lista completa de buques juzgados por la Comisión Mixta Anglo-Española, la lista de comisionados españoles en Fretown y las cifras de esclavos emancipados en Sierra Leona procedentes de buques negreros españoles, así como otros aportes documentales entre los que se incluyen las memorias políticas y comerciales redactadas por algunos cónsules españoles y los cuestionarios del diplomático inglés R. R. Madden al juez británico del Tribunal en 1841, y al jefe de aduanas de Freetown en la misma fecha.

He preferido respetar el idioma original de las citas bibliográficas y documentales, especialmente cuando se trata del lenguaje diplomático y administrativo empleado en el siglo pasado, y transcribir la ortografía, a menudo plagada de faltas, de los despachos de los funcionarios españoles.

He incluido tres mapas de los escenarios a los que se refiere el trabajo: Sierra Leona, con referencia a las ciudades satélite de Freetown adonde se enviaba a los emancipados; las

posesiones españolas en el golfo de Guinea; y la costa occidental de África con mención de las factorías negreras frente a las que se producen detenciones de buques esclavistas españoles. Lamentablemente, los mapas enviados a Madrid por los representantes españoles en Freetown no figuran junto con la documentación consultada y no se hallan catalogados todavía en el AMAE.

La bibliografía que cierra el trabajo no es exhaustiva. No obstante, he procurado consultar las principales obras de síntesis y los trabajos más recientes sobre esclavitud y abolicionismo en el siglo XIX.

Dentro de las obras de síntesis de historia de África en el siglo XIX, la aportación más reciente y más ambiciosa es el volumen VI de la Historia General de África, *Africa in the Nineteenth century until the 1880's* (dirigido por J. Fade Ajayi), patrocinada por la UNESCO, cuya traducción al español no ha sido todavía publicada.

Las historias de África de Oliver-Fage, *Breve historia de África*, Coquery-Vidrovitch-Moniot, *África negra de 1800 a nuestros días*, y Joseph Ki-Zerbo, *Historia del África negra*, así como la del español José Luis Cortés, *Introducción a la historia del África negra*, también me han sido útiles.

Para un estudio global de la trata de esclavos, los trabajos de Basil Davidson, *Black Mother: Africa and the Atlantic slave trade*, y Mannix-Cowley, *Historia de la trata de*

negros, siguen siendo insustituibles.

Sobre la esclavitud en África subsahariana, a la obra de Lovejoy, **Transformations in Slavery. A history of slavery in Africa**, se han sumado recientemente dos valiosos estudios de Manning, **Slavery and African Life. Occidental, Oriental and African Slave Trades**, y Renault-Daguet, **Les traites négrières en Afrique**.

De relativa reciente aparición sobre la esclavitud afroamericana es la obra de síntesis de H. S. Klein, **African Slavery in Latin America and the Caribbean**.

Sobre la interpretación de la esclavitud y sus consecuencias en las sociedades actuales del continente americano es interesante destacar la obra clásica de Tannenbaum, **Slave and Citizen**, y la del sociólogo brasileño Gilberto Freire, **Casa Grande e Senzala**, que es la piedra fundacional del lusotropicalismo y un análisis más que discutible sobre la bondad humanitaria de la esclavitud ibérica frente a un esclavismo anglosajón presuntamente más cruel. Teoría discutida por Fogel-Engerman en **Tiempo en la cruz. La economía esclavista en Estados Unidos**.

De Eric Williams sigue siendo controvertido a pesar del tiempo transcurrido su **Capitalismo y esclavitud**, que ataca la idea de que el abolicionismo tuviera motivaciones humanitarias y sostiene que fueron los intereses capitalistas quienes acabaron con la esclavitud por razones de rentabilidad.

Aunque se escapan de los límites trazados por este trabajo, las obras de Eugene Genovese sobre el sur esclavista en EE UU, **The World the Slaves Made** y **The World the Slaveholders Made**, son modelos clásicos de reconstrucción de la vida cotidiana en las sociedades esclavistas.

Un interesante estudio sobre la trata, legal y clandestina, a Brasil es el del francés afincado en Bahía Pierre Verger, cuyo **Fluxo e refluxo do trafico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII a XIX**, publicado originalmente en francés, aporta muchos datos referentes a la Comisión Mixta de Sierra Leona. La obra de Verger y un breve artículo de Leslie Bethell, **The Mixed Commissions for the suppression of the transatlantic slave trade in the nineteenth century**, son los dos únicos trabajos que rescatan parcialmente los trabajos del Tribunal Mixto de Sierra Leona.

El estudio de Philip D. Curtin, **The African Slave Trade. A Census**, que renovó el interés por los estudios de la esclavitud a finales de los años 60, sobre el monto total de la trata sigue siendo el más completo y continúa siendo aceptado por la mayoría de los historiadores, aunque también hemos consultado para Cuba las cifras de Juan Pérez de la Riva en **Para la historia de las gentes sin historia**.

La bibliografía inglesa ha producido numerosas monografías históricas de Sierra Leona entre las que destacan las de Fyfe, **A history of Sierra Leone**, Goddard, **Handbook of Sierra Leone** y

Fyle, *The History of Sierra Leone*; y para conocer la historia de Guinea Ecuatorial nos hemos remitido principalmente a los trabajos de Donato Ndong, *Historia y tragedia de Guinea Ecuatorial*, Emiliano Buale, *El laberinto guineano*, y el más reciente del suizo Max Liniger-Goumaz, *Small is not always beautiful. A story of Equatorial Guinea*, publicado originalmente en francés.

Los medios de que se valió el expansionismo colonial en el siglo XIX están analizados en el reciente trabajo de Headrick, *Los instrumentos del imperio: tecnología e imperialismo europeo en el siglo XIX*.

Sobre la esclavitud en Cuba seguimos considerando insustituibles los estudios de Moreno Fragnals, *El Ingenio. Complejo económico social cubano del azúcar*, Fernando Ortiz, *Los negros esclavos*, Juan Pérez de la Riva, *El barracón. Esclavitud y capitalismo en Cuba* y José Luciano Franco, de quien destaca por su importancia para esta tesis *La trata clandestina de esclavos*.

Para la reticencia española a abolir la esclavitud en Cuba es básico a pesar del tiempo transcurrido el trabajo de Corwin, *Spain and the Abolition of Slavery in Cuba*.

Para seguir los acontecimientos políticos en España en el XIX nos hemos remitido a varios estudios de Tuñón de Lara, *Historia y realidad del poder, La España del siglo XIX* y *Estudios sobre el XIX español*, y para política exterior española

a la obra de Juan Carlos Pereira, **Introducción al estudio de la política exterior de España (siglos XIX y XX)**.

Los estudios españoles más recientes sobre el abolicionismo en nuestro país están recogidos en **Estudios sobre la abolición de la esclavitud y Esclavitud y derechos humanos**, ambos coordinados por F. de Solano.

De especial importancia ha sido el fondo bibliográfico del centro de Investigación y Documentación Africano en Madrid (CIDAF), donde se encuentran la mayoría de los estudios dedicados al tema por historiadores españoles y valiosas memorias de viajes a África realizados por marinos o aventureros españoles en el siglo pasado.

Varias colecciones de testimonios y autobiografías de esclavos me han aportado datos de relevancia, especialmente la antología de John Blassingame, **Slave Testimony: Two Centuries of Letters, Speeches, Interviews, and Autobiographies**, y de Curtin, **Africa remembered**. A ellos habría que añadir las memorias del negrero Conneau, **A slaver's log book or 20 years residence in Africa**, tan notorio como Pedro Blanco, que frecuentaba la costa occidental de África en el tiempo que nos ocupa.

Por último, hay una parte de la bibliografía (las novelas históricas de Pío Baroja, **Pilotos de altura**, Lino Novás Calvo, **Pedro Blanco el negrero**, o Bruce Chatwin, **El virrey de Ouidah**) que no tiene valor como fuente. Sin embargo, su lectura, además de ser un placer por sí misma, contribuye a ambientar y

humanizar la labor de investigación, por lo que citarlas es un justo tributo.

CAPÍTULO I

*Africa, de la exportación de mano
de obra al reparto colonial*

1.1 La barbarie de los africanos

Durante siglos, la ideología europea justificó la trata de esclavos con el argumento de que la esclavitud en América no era sino una continuación de la que ya se practicaba en África. Refiriéndose a la autorización de la trata por los monarcas españoles, la Real Cédula circular a Indias sobre la prohibición de la trata de 1817 dice: "Esta providencia, que no creaba la esclavitud, sino que aprovechaba la que ya existía por la barbarie de los africanos, para salvar de la muerte a sus prisioneros, y á aliviar su triste condición, lejos de ser perjudicial para los negros de África, transportados á América, les proporcionaba no solo el incomparable beneficio de ser instruidos en el conocimiento del Dios verdadero, y de la única religión con que este supremo Ser quiere ser adorado de sus criaturas, sino también todas las ventajas que trae consigo la civilización, sin que por esto se les sujetara en su esclavitud á una vida mas dura que la que traían siendo libres en su propio pais". (1)

Esta ficción fue el resultado ideológico de varios siglos de utilización del continente africano como reserva de mano de obra para las necesidades europeas. La idea de la barbarie

¹ Citado por Fernando Ortiz en *Los negros esclavos*, La Habana, Ed. Ciencias Sociales, 1975, pág. 424

La transformación de Africa

africana se forjó como resultado de la trata de esclavos, aunque la esclavitud era una institución tan autóctona en África como lo había sido en la Europa Medieval y Moderna.

El historiador británico Basil Davidson escribe: "As in Africa so in Europe, the medieval slave, in one as in the other, was a captive who could win access to a mutual duty and obligation that bound noble and commoner together" ⁽²⁾. Para Davidson, la situación del esclavo africano era comparable a la del europeo: "His status, often, was comparable to that of the bulk of men and women in Western Europe throughout medieval times. In this respect Africa and Europe, at the beginning of their connection, traded and met as equals. And it was this acceptance of equality, based on the strength and flexibility of systems of state organization on one side as on the other, which long continued to govern relations between Africa and Europe. Even in the matter of slaving their attitudes were much the same" ⁽³⁾.

Cuando la trata atlántica llevaba ya dos siglos de historia a sus espaldas, el mito de la desigualdad racial se había consolidado ya en la mentalidad europea. Sin embargo, la realidad en las costas de África era que los europeos debían plegarse a la superioridad africana en su propio terreno y

² DAVIDSON, Basil: **Black Mother: Africa and the Atlantic slave trade**, Penguin Books, 1980, pág. 42

³ DAVIDSON, B.: **op. cit.**, pág 42

La transformación de Africa

aceptar las reglas del juego de los jefes africanos de la costa. El británico Nigel Tattersfield, en su estudio sobre el diario de navegación del buque negrero inglés Daniel and Henry en el año 1700, asegura: "Given the myth of white ascendancy that was current in 1700 (and has far from disappeared today) it must have come as a shock to the crew of the Daniel and Henry to find that it was the white man who courted the favour of Africans, and that even such an august body as the Royal African Company had only the most tenuous of toeholds on the coast" (4).

Cuando empezaron los primeros contactos entre europeos y africanos al sur del Sáhara, los reyes que vendían esclavos a los portugueses no hacían sino lo que los venecianos que vendían cristianos a los musulmanes del norte de África. Pero pronto la mano de obra se convirtió en la única partida comercial que se iba a exigir a los reyes africanos.

Europa había descubierto América. Como suscribía Fernando VII en la Real Cédula citada antes, "La imposibilidad en que estaban los indios de ocuparse en diferentes trabajos útiles, aunque penosos, nacida del ningún conocimiento que entre ellos había hecho la sociedad civil, exigió por entonces, que el beneficio de las minas y el rompimiento y cultivo de las tierras

⁴ TATTERSFIELD, Nigel: *The forgotten trade. Comprising the log of the Daniel and Henry of 1700 and accounts of the slave trade from the minor ports of England, 1698-1725*, Londres, 1991, pág. 69

se entregaran a brazos robustos y activos" ⁽⁵⁾.

Los recursos que ofrecía América requerían la mano de obra que los pusiera en marcha. A África le tocó jugar ese papel histórico. "No hay pues ninguna duda -escribe Joseph E. Inikori- de que la espectacular expansión del comercio mundial de 1451 a 1870 fue debida en gran parte a la movilización de esclavos africanos para explotar los recursos de América. Además, el desarrollo y el progreso económicos de Europa y América del Norte durante este período fueron ampliamente favorecidos por la expansión del comercio mundial. Podemos pues concluir diciendo que la trata de negros ha jugado un papel determinante en el desarrollo económico de Europa occidental y de América del Norte durante el período considerado. América Latina y las Antillas en general no sacaron más que un pobre beneficio del sistema atlántico, en razón de las funciones económicas que les estaban reservadas, de los numerosos "factores de producción" extranjeros que estaban en juego, etc. Pero los verdaderos perdedores a costa de los cuales se edificó el sistema atlántico han sido desgraciadamente los países de África. Los efectos demográficos y perturbadores que exigía la captura brutal y la venta de seres humanos han retrasado el desarrollo de las actividades comerciales y la evolución de los mecanismos institucionales para el progreso del capitalismo. Lo que es más, el tráfico de esclavos ha obstaculizado en muchos aspectos la

⁵ Citado por F. Ortiz, *op. cit.*, pág. 424

La transformación de Africa

expansión de intercambios "normales" entre África y el resto del mundo (...) si América no hubiera sido aprovisionada de esclavos, los mercaderes y los gobiernos europeos hubieran estado obligados a estimular, por razones estrictamente económicas, el cultivo en África de toda una serie de productos, comprendidos algunos productos originarios de América. El comercio mundial progresó de esta manera más lentamente, y, al mismo tiempo, el ritmo de desarrollo económico en Europa Occidental y en América del Norte fue más rápido. Pero la historia de África hubiera sido completamente diferente. El nivel de desarrollo económico y social no hubiera sido el mismo en todas las regiones del África subsahariana, pero todas hubieran sido más prósperas, las que poseían pocos recursos beneficiándose del grupo de las más ricas, gracias al comercio y otros intercambios. Después de todo, se puede decir que el desarrollo de ciertas economías atlánticas entre 1451 y 1870 se ha hecho en detrimento de las economías africanas" (6).

Más específico, Manning escribe: "The tragic experience of slavery in the modern world left Africans depleted in population, divided irremediably among themselves, retarded economically, and despised as an inferior race in a world which had built a vision of racial hierarchy based on the inspiration

⁶ INIKORI, Joseph E.: La trata negrera y las economías atlánticas, en La trata negrera del siglo XV al XIX, pág. 105-106

of their enslavement" (7).

Tattersfield abunda en el mismo sentido: "The forced imprisonment and transportation of more than 15 million Africans in the slave trade era resulted in a massive loss of labour, skill and knowledge. African economies were relegated to the periphery of the Atlantic area, which came to form the center of the nineteenth- and twentieth-century world economic order. And the developing of manufacture was retarded. The ultimate result was vast underdevelopment -both economic and agricultural- in sub-Saharan Africa. This legacy continues to curse the African continent to the present day" (8).

El historiador trinitario Eric Williams defendió en 1944 la tesis de que la esclavitud en las Antillas británicas sirvió para el crecimiento del capitalismo industrial en Gran Bretaña. Posteriormente, los capitalistas lideraron el abolicionismo para garantizar la primacía del trabajo asalariado (9).

David Brion Davis (10) ha relacionado la esclavitud y el progreso humano, llegando a la conclusión de que los valores del mundo que conocemos, defensa de los derechos humanos y

⁷ MANNING, Patrick: *Slavery and African Life. Occidental, Oriental and African Slave Trades*, Cambridge University Press, 1990, pág. 2

⁸ TATTERSFIELD, Nigel: *op. cit.*, pág 72

⁹ WILLIAMS, Eric: *Capitalism and Slavery*, New York, 1966

¹⁰ DAVIS, David Brion: *Slavery and human progress*, New York, 1896

exaltación de la libertad y la igualdad, se deben a la contribución de la esclavitud y de los esclavos a nuestra economía, nuestra sociedad y nuestros ideales.

1.2 Una economía de exportación de mano de obra

"Vidrios con dos mil reflejos/
y espejos que allá se estañan/
que a todos, niños y viejos/
como negros nos engañan/
con vidrios y con espejos" ⁽¹¹⁾.

La quintilla de fray Pedro de Beltrán retrata lo grotesco de la mercancía usada para comprar un esclavo en 1612. Con el transcurso de los siglos, se fue estableciendo una moneda de cuenta, que en el siglo XIX se compone fundamentalmente de armas de fuego y alcohol. Dos instrumentos eficaces en la destrucción del tejido social africano.

Hasta la era de la trata, la esclavitud en África había tenido fundamentalmente un carácter doméstico. En esta situación, según John Grace, "The relationship of the domestic slave to his master, unlike that of the plantation slave to his, usually developed to the slaves advantage. Once in the new

¹¹ Citado por F. Ortiz, *op. cit.*, pág. 134

household, he began to acquire at least some of the status of his kin, because he would be protected by his master. When he was thought to be of the household, that is domestic, he was unlikely to be sold again. In time, slaves and their descendants earned more of the privileges of kinship until it was finally forgotten that some members of the household were of servil origin" (12).

Cuando este esquema se rompió, las sociedades africanas se volvieron unas contra otras sin posibilidad de elección. El dilema era esclavizar o ser esclavizados. "Little by little, as slaving settled into a regular system, the Coast was divided into regions considered good or bad, according to their speedy delivery of slaves" (13) afirma Davidson. Pronto la costa de África se convirtió en una gran factoría que expedía un solo producto: hombres.

Tattersfield también terciaba en esta polémica: "Whether or not authentic chattel slavery had existed in West Africa before the arrival of the European slave traders is still the subject of fierce debate, but it is quite clear that the transatlantic nature of the European trade took slavery -even if it had existed previously in Africa- into a new dimension. Neither can be much room for doubt that the Atlantic slave trade stimulated

¹² GRACE, John: Domestic slavery in West Africa, with particular reference to the Sierra Leone protectorate, 1896-1927, London, 1975.

¹³ DAVIDSON, B.: op. cit., pág. 104

the growth and development of whatever embryonic institution of slavery actually existed" (14).

Más explícito, Manning propone que para comprender el efecto de la esclavitud en la vida social africana "we must imagine a situation in which everybody knew the value, as a captive, of everyone he or she met. What seems to a twentieth-century person as normal response -to refuse when possible, to put a money value on a person- was replaced in Africa with a conscious and unconscious commodification of anyone encountered. People were forced to think of how much they could get for selling a neighbor, or how much they would pay to ransom a loved one" (15).

"The slave trade taught us how to conduct business", es la frase con que un estudiante nigeriano, citado por Manning, evaluaba con ironía el impacto de la trata en África para un examen de historia (16).

Las cifras de esclavos transportados a América se fueron incrementando siglo a siglo y se dispararon en el siglo XIX, coincidiendo con la prohibición de la trata. Según Elola y Díez, en Hispanoamérica se importaron 75.000 africanos durante el

14 TATTERSFIELD, Nigel: *op. cit.*, pág. 71

15 MANNING, Patrick: *op. cit.*, pág. 123

16 MANNING, Patrick: *op. cit.*, pág. 124

siglo XVI; 292.000 durante el XVII; y 578.000 en el XVIII (17). Según las estimaciones de Pérez de la Riva, de 1774 a 1873 llegaron a Cuba 1.310.000 esclavos (18).

Para toda América, Davidson calcula el desembarco de unos once millones de esclavos vivos. A ello habría que sumarle un 13% de muertes en la travesía, es decir, un millón y medio más.

Manning, partiendo de las cifras de Curtin, considera que 14 millones de personas fueron exportadas de África en los siglos XVIII y XIX: nueve millones de la costa occidental, tres millones del Sahel y el Cuerno de África y dos millones de la costa oriental (19). Para los dos siglos anteriores, Manning calcula otros cuatro millones más, lo que arroja un total de 18 millones de africanos exportados.

"Otro error igualmente por lo que se refiere a la trata de negros en el Atlántico -escribe Inikori- es no tener en cuenta más que el número de esclavos efectivamente exportados; ahora bien, es notorio que antes de la exportación propiamente dicha -durante las guerras, las razzias y otras operaciones para procurarse esclavos, durante su larga marcha hacia la costa, después de su "almacenamiento" esperando el embarque y su larga

17 Elola OLASO, Teresa y Díez, Margarita: **Traficantes y usureros en Cuba (1800-1868)**, en Historia 16, nº 81, año VIII, pág. 32

18 PÉREZ DE LA RIVA, Juan: **Para la historia de las gentes sin historia**, Barcelona, 1976, pág. 128

19 MANNING, Patrick: **op. cit.**, pág. 84

detención en las calas, antes de que los navíos abandonaran efectivamente la costa africana llenos con su cargamento-, las pérdidas humanas fueron sin duda muy superiores al número de negros efectivamente exportados. Pero el defecto más grave de estos estudios es que no han intentado de ningún modo evaluar, aunque sea aproximadamente, el suplemento de población que los esclavos exportados habrían producido si se hubieran quedado en África" (20).

El defecto señalado ha sido corregido por Manning, quien asegura que de 1750 a 1850, en África desde el sur del Sáhara hasta el norte del Kalahari no hubo crecimiento de población. Precisamente un siglo en el que las poblaciones de América y Europa crecieron notoriamente (21). El mismo historiador, sin embargo, admite que hay factores que la historia demográfica no puede explicar: "One cannot be certain how a larger African population would have changed African history: for instance, wether Africans would have been able to face European colonial adventures effectively" (22).

Sobre la procedencia de los esclavos, los datos son poco claros. "Se piensa que los esclavos reportados a América venían de todas las regiones de África y no solamente del oeste, sino también del este, incluso de Madagascar. No existen documentos

20 INIKORI, Joseph E.: *op. cit.*, pág. 90

21 MANNING, Patrick: *op. cit.*, pág. 80

22 MANNING, Patrick: *op. cit.*, pág. 85

precisos sobre los principales lugares de captura de esclavos, pero todo indica que, en su mayoría, provenían de algunos puntos bien definidos del África occidental" (23), escribe J.L. Franco en lo que se refiere a los siglos XVII y XVIII.

Aunque en el XIX la zona más visitada sigue siendo la costa occidental de África, este autor también nos informa en el mismo artículo de la compra de varios millares de makuas de Mozambique que se facilitaron a los negreros cubanos (24).

Otros documentos confirman esta participación de los negreros cubanos en la trata en África Oriental. Así lo afirma una comunicación que el cónsul inglés en Zanzíbar envió a su gobierno, y que la embajada británica en Madrid trasladó a las autoridades españolas. El informe habla de un bergantín español llamado Esperanza, con matrícula de Matanzas, detenido por un vapor británico y conducido a la isla de Santa Elena en julio de 1859 y menciona también la existencia de tres buques negreros españoles más, que a la vista de los cruceros ingleses enarbolaban la bandera de los EE UU, y que tenían concertados cargamentos de esclavos con los agentes de la localidad de Eboo.

El cónsul explica que los negreros acuerdan de antemano la fecha de embarque a fin de poder efectuarlo en unas pocas horas.

²³ FRANCO, José Luciano: La trata de esclavos en el Caribe y en América Latina, en La trata negrera del siglo XV al XVIII, pág 119

²⁴ FRANCO, José Luciano: Comercio clandestino de esclavos, La Habana, Ed. Ciencias Sociales, 1980, pág. 382

La transformación de Africa

Los esclavos embarcaban en una pequeña bahía llamada Poona, con una entrada muy estrecha, de manera que los barcos que recalaban allí no podían verse desde el mar (25).

Al año siguiente, el consulado de España en Londres remite a Madrid una carta del vicecónsul de España en Isla Mauricio en la que le informa de la captura de la corbeta española Manuela con 746 esclavos a bordo (26).

Una posible forma de seguir la pista del origen del negro esclavizado es centrar la atención en las zonas más despobladas del África actual. "Por lo que se refiere al África subecuatorial, los historiadores parece ser que están de acuerdo en pensar que la trata de negros se tradujo por el completo despoblamiento de la región que engloba a grosso modo Congo y Angola" (27), escribe Inikori. Lo mismo sería aplicable a la zona de la sabana del Níger, sobre cuya despoblación Davidson afirma: "Soil and other natural factors go far to explain this variation. But it is also true that a great number of West African slaves was drawn from this intermediate zone -precisely where people lacked strong states of their own- then this relatively scarcity of population may have some connection with

25 Archivo Histórico Nacional (AHN), Sección de Estado, Legajo 8048

26 AHN, Legajo 8048

27 INIKORI, Joseph E.: *op. cit.*, pág. 89-90

the slave trade" (28).

El despoblamiento de África fue uno de los efectos principales de la trata de negros. "No se puede concluir más que afirmando que la relación bajísima entre el número de habitantes y la superficie de tierras cultivables que ha existido al sur del Sáhara hasta el siglo XIX se deriva directamente de la trata de negros" (29), asegura Inikori, y L.M. Diop: "Les effets indirects de la traite sont incalculables: imaginons l'étiolation progressive de l'économie, lié au dépeuplement dans des royaumes auparavant prospères, une régression générale des conditions de vie; il faut se représenter l'exode de villages entiers, de groupes de citadins s'enfonçant dans la forêt ou dans la brousse à fin de s'y cacher, ou bien cherchant refuge sur des hauteurs faciles à défendre, mais défavorables à l'agriculture. Il s'agit d'un phénomène continu de retribalisation qui atteint toutes les régions de l'Afrique noire pendant plus de trois siècles consécutifs multipliant les regressions qui en résultent" (30).

Despoblamiento y freno del desarrollo económico, y lo que Diop llama "un état de guerre interne permanent à partir de la

28 DAVIDSON, B.: *op. cit.*, pág. 272

29 INIKORI, Joseph, E.: *op. cit.*, pág. 93

30 DIOP, L. M.: *Le sous-peuplement de l'Afrique Noire*, en Bulletin de l'Ifan, B.T. no. 40, nº. 4, 1978, pág. 272

fin du XVIème siècle" (31). Por un lado, "la importación de productos europeos manufacturados redujo probablemente la iniciativa de producción de los africanos" (32), y por otro "el desvío hacia la esclavitud y la trata de una gran parte de la mano de obra masculina ha impedido la formación de un mercado de mano de obra para la agricultura y la producción de productos manufacturados", según el informe de la UNESCO sobre las consecuencias de la esclavitud (33).

El estado de guerra de que habla Diop facilitó el desarrollo de una mentalidad poco propicia al trabajo, porque, como escribe Rodney, "Those who were left behind had little reason to plant crops which they might never be around to reap" (34).

En el mismo sentido, el agrónomo francés René Dumont, en su ya clásico *África negra ha empezado mal*, asegura que si los europeos se hubieran relacionado con los africanos de manera igualitaria, el continente negro habría recibido a cambio de productos africanos materiales y conocimientos técnicos que hubieran contribuido a incrementar la producción. De no haber mediado el tráfico de esclavos, la situación actual de África,

31 DIOP, L. M.: *op. cit.*, pág. 271

32 *Informe de la reunión de Puerto Príncipe*, en La trata negrera del siglo XV al XIX, pág. 265

33 *Idem*, pág. 265

34 RODNEY, Walter: *West Africa and the Atlantic slave trade*, en Historical Association of Tanzania Paper, no. 2, 1970

concluye Dumont, habría sido completamente diferente.

Cuando, abolida ya la trata, da comienzo la penetración colonialista en África, los europeos se iban a encontrar con un estado de caos interno provocado por la esclavitud que de nuevo capitalizaron ideológica y económicamente a su favor. En palabras de Davidson, "What an invading Europe found was not an age old chaos and insecurity as many imagined, but the disaster of a sudden social crisis. This was the crisis that opened way to the colonial occupation; and no doubt it is in this that the greatest consequence of nineteenth century slaving in East Africa should be seen" ⁽³⁵⁾, aunque la cita puede también aplicarse, en menor medida, a África occidental.

Hay dos herencias más de la esclavitud africana, interrelacionadas entre sí, que no deben desdeñarse. Una es el racismo, consecuencia de la equiparación durante 400 años de servidumbre y piel negra, y otra la conciencia panafricana que se desarrolla en el presente siglo y que es gran medida una respuesta colectiva de los africanos y afroamericanos al racismo. En palabras de Manning, "the irony is that the conditions of slavery, by the very arrogance and insensitivity of the oversimplified categorization of "the blacks" ultimately faced all black people with the same structures and the same dilemmas" ⁽³⁶⁾. Por esta razón, "Africans came to recognize

³⁵ DAVIDSON, B.: *op. cit.*, pág. 201

³⁶ MANNING, Patrick: *op. cit.*, pág. 25

each other as brothers and sisters, and to construct a common identity out of the repression and denigration they shared" (37).

1.3 Tres siglos de tráfico legal

El tráfico atlántico de esclavos permaneció incuestionado durante los tres primeros siglos de su existencia. Según D. B. Davis, los primeros abolicionistas fueron los cuáqueros de Filadelfia, quienes en 1758 decidieron excluir de sus reuniones de negocios a los cuáqueros que hubieran comprado o vendido esclavos a partir de ese momento (38). Pero, hasta el siglo XIX no se plantea la abolición legal de la trata, junto con la progresiva desaparición de la esclavitud. Irónicamente, el XIX registra un incremento del volumen de tráfico de esclavos mayor al de los tres siglos precedentes.

Los principales beneficiarios de la trata en esta época fueron los Estados Unidos, Brasil y Cuba. Especialmente esta última: "El mercado clandestino de Cuba resultó ser tan importante o más que el de todo el hemisferio antes de la abolición", según Tuñón de Lara (39). Puerto Rico y Cuba

37 MANNING, Patrick: *op. cit.*, pág. 25

38 DAVIS, David Brion: *op. cit.*, pág 107

39 TUÑÓN DE LARA, Manuel: *Historia y realidad del poder*, Madrid, 1975, pág. 258

fueron las dos únicas colonias americanas que permanecieron en poder de España tras la emancipación del continente. Especialmente Cuba pasó a tener una relevancia trascendental en la política española, de la que nunca antes había disfrutado, ya que a través de esta isla se drenan hacia la península unos capitales importantes que incidirán en el despegue industrial español: "Se da el caso de que mientras en la sociedad colonial urbana va surgiendo el embrión de la futura nación, a través de zig-zags y vicisitudes, la existencia de esa colonia posibilita una acumulación de capitales que incidirán luego con fuerza en la vida económica de la península" (40).

Para entender la dependencia que la política colonial española contrae con la muy leal isla de Cuba hay que remontarse al desarrollo económico que esta última experimenta desde finales del siglo XVIII, el cual fue posible gracias al trabajo esclavo. De ahí que para España el mantenimiento de esta colonia y la permisividad de la trata fuesen sinónimos. "La esclavitud llegó a ser en el mundo occidental una institución española, como escribió en 1867 el mismo general Serrano, siendo gobernador de Cuba, y poco antes de ser regente de España" (41).

Hasta comienzos del siglo XVIII el comercio de esclavos estaba en manos de europeos: franceses primero e ingleses

⁴⁰ TUÑÓN DE LARA, M.: *op. cit.*, pág. 239

⁴¹ FRANCO, J. L.: *op. cit.*, pág. 390

después, sobre todo tras los tratados de Utrecht de 1713 (⁴²). Esta situación no resultaba muy favorable para España porque dejaba en manos extranjeras un comercio que producía grandes beneficios. Además, los buques extranjeros introducían numerosos mercancías de contrabando junto con los esclavos. Por último, puesto que ingleses y franceses también poseían su propia industria azucarera colonial, no compraban azúcar cubano (⁴³).

Para remediar esta carencia, España logró la cesión de Annobón y Fernando Poo por el tratado de El Pardo, firmado con Portugal en 1778 (⁴⁴). Con ello se pretendían tener bases propias de aprovisionamiento de esclavos frente a la costa africana. Aunque ese intento no dio el fruto apetecido (⁴⁵), los comerciantes de La Habana comenzaron poco después a realizar sus primeras expediciones con éxito. Una muestra de ello fue la expedición de la goleta Dolores que en 1802 hizo un viaje a Gorea de donde volvió con 122 esclavos, cuya venta en La Habana produjo una ganancia del 75%. Cuando el Real Consulado de La Habana analiza el hecho, se escribe: "Llamó el Sr. Síndico la atención de la Junta sobre este feliz ensayo que indudablemente demuestra que las naciones pueden y deben dedicarse al tráfico

⁴² LE RIVEREND, Julio: *Historia económica de Cuba*, Barcelona, 1972, pág. 132

⁴³ LE RIVEREND, J.: *op. cit.*, pág. 132

⁴⁴ FRANCO, J. L.: *op. cit.*, pág. 79

⁴⁵ ORTIZ, Fernando: *op. cit.*, pág. 13

directo del África con capitales propios, por ser el medio más directo de fomento que pueda la madre patria emplear en favor de esta colonia" (46).

Siete años después, cuando Inglaterra prohibió la trata a sus naturales, Arango y Parreño hacía votos en ese sentido: "Ya no hay donde contar con otro auxilio extranjero, para este ramo de comercio, que con el que secretamente presten a nuestros negociantes sin conocimiento y sin fondos. Toda nuestra esperanza consiste en nosotros mismos, y toda nuestra atención debe dirigirse a ese fin" (47).

La abolición inglesa favoreció la "nacionalización" de la industria esclavista, ya que originó "el traspaso de la infraestructura negrera británica: venta de factorías africanas, material, contactos y aprendizaje técnico a los comerciantes hispanos" (48), según Elola y Díez, quienes añaden que los traficantes negreros "en 1810 sumaban un total de 76 firmas comerciales" (49).

1.4 El fantasma del abolicionismo

El traspaso de la infraestructura negrera fue seguido poco más

46 Franco, J. L.: **op. cit.**, pág. 128

47 FRANCO, J. L.: **op. cit.**, pág. 131

48 ELOLA, Teresa y DÍEZ, Margarita: **op. cit.**, pág. 32

49 Idem.

tarde por la firma entre Gran Bretaña y España del Tratado de 1817 para la abolición del tráfico de esclavos, por presión británica. Desde finales del siglo XVIII se desarrolló en Inglaterra un fuerte movimiento abolicionista. A los motivos humanitarios se sumaron las nuevas necesidades económicas y políticas británicas. Julio Le Riverend lo explica así: "Por un lado, la producción azucarera de las colonias antillanas (Barbados, Antigua, Jamaica) se ha transformado en un monopolio a favor de los terratenientes que mantienen en el mercado imperial condiciones especulativas en perjuicio del consumo naciente del azúcar, el cual no puede ser satisfecho por las Antillas, debido a su limitación de tierras. Comienza entonces a importarse azúcar de la India, el cual, por realizarse con trabajadores y campesinos indígenas, sirve para combatir a los azucareros antillanos monopolistas. Los nuevos intereses monopolistas son contrarios a la esclavitud africana porque se dan cuenta de que el régimen del salario -salario ínfimo- es más conveniente para ellos.

Por otro, las necesidades de ciertas materias primas para satisfacer a la industria inglesa, en crecimiento por razón de la revolución industrial exige un cambio en el comercio con África. Y en vez de llevarse mercancías para cambiarlas por esclavos, se cambian por otros productos necesarios para la metrópoli. Progresivamente se va impulsando esta nueva modalidad del comercio con el África ecuatorial, y ya entrado el siglo XIX

La transformación de Africa

se inician en las zonas dominadas por Inglaterra la plantación de productos básicos y la producción de materias primas que ella necesita para su desarrollo industrial" (50).

Por todo ello, Inglaterra presionará a los demás países europeos en el Congreso de Viena de 1815 para abolir la trata negrera. Resultado de esas presiones fueron los tratados firmados por separado con varias naciones. España lo hizo el 23 de septiembre de 1817. Para hacer eficaz la letra del Tratado, éste preveía la visita de los buques sospechosos por la marina de guerra de ambos países y la creación de dos Comisiones Mixtas, una en posesiones españolas y la otra en algún territorio colonial británico en la costa de África, cuya finalidad era juzgar los barcos detenidos por dedicarse al desde ahora ilegal tráfico de esclavos. El Apéndice II se dedica a los textos legales que generó el Tratado de 1817 para la puesta en práctica de este cometido.

Gran Bretaña firmó tratados similares con Portugal, Holanda, Brasil, Estados Unidos, y cinco repúblicas hispanoamericanas: Chile (1839), Argentina (1839), Uruguay (1839), Bolivia (1840) y Ecuador (1840), que preveían la creación de Comisiones Mixtas en Sierra leona, Luanda, el cabo de Buena Esperanza, Boa Vista (islas de Cabo Verde), Río de

⁵⁰ LE RIVEREND, J.: *op. cit.*, pág. 134

Janeiro, Spanish Town (Jamaica), y Surinam ⁽⁵¹⁾.

Los efectos del Tratado de 1817 firmado por Madrid y Londres no fueron los deseados por la diplomacia británica. Según Julia Moreno, "La firma del tratado con Inglaterra no significó por parte española su aceptación y puesta en práctica. Por razones diplomáticas (necesidad de que los ingleses retiraran su apoyo a los insurrectos iberoamericanos), prestigio ético, y presiones de las potencias extranjeras (sobre todo de Inglaterra) se firmó el tratado, dándose la contradicción de prohibirse, por un lado, la trata de esclavos y mantenerse, por otro, la esclavitud. La no intención de cumplimiento y la contradicción anterior se reflejó en un hecho significativo: no se estableció una legislación interna que reflejara el espíritu del tratado" ⁽⁵²⁾.

La virtual letra muerta del Tratado de 1817 motivó la firma de un segundo en 1835, en términos más duros: establecimiento de cónsules británicos en La Habana y autorización a los Tribunales Mixtos para condenar los buques por llevar equipo negrero, aunque no se hallara ningún esclavo a bordo. Pero todas las reclamaciones británicas se desestimaron y este nuevo Tratado, como los tres que le sucedieron hasta 1845, siguieron siendo

⁵¹ BETHELL, Leslie: *The Mixed Commissions for the suppression of the transatlantic slave trade in the nineteenth century*, en Journal of African History, VII, I (1966), pág. 79

⁵² MORENO, Julia: *España y el comercio de esclavos a mediados del siglo XIX*, separata de la Revista de la Universidad Complutense.

papel mojado y no incidieron significativamente en la trata.

Las leyes que promulgó España adolecieron de la misma contradicción. Tuñón de Lara ofrece un ejemplo: "En 1844 se dictó en España una ley de represión de la trata, pero si ésta se castigaba, también se decía en otro de sus artículos que "en ningún caso ni tiempo podrá procederse, ni inquietar en su posesión, a los propietarios de esclavos con pretexto de su procedencia" (53). Al declarar inviolable el domicilio rural, era prácticamente imposible reporimir la trata, ya que muchas haciendas tenían su propia salida al mar y ninguna estaba lejos de la costa. La ley era inocua.

En palabras de Candelaria Sáiz Pastor, "la permisividad de la introducción masiva de esclavos no sólo responderá a los intereses de importantes sectores sociales directamente implicados en los beneficios del negocio de la trata, sino también el interés de España por mantener, potenciar y consolidar el lazo principal de sometimiento" (54).

En España no se desarrolló un movimiento abolicionista militante hasta muy avanzado el siglo y, aún así, con menos fuerza que en los países anglosajones, aunque ya desde fines del siglo XVIII hubiera algunos teóricos abolicionistas que

53 TUÑÓN DE LARA, M.: *op. cit.*, pág. 268

54 SÁIZ PASTOR, Candelaria: *La esclavitud como problema político en la España del siglo XIX (1833-1868). Liberalismo y esclavismo*, en Esclavitud y derechos humanos. La lucha por la libertad del negro en el siglo XIX, F. de Solano y A. Guimera, Ed., Madrid, CSIC, 1990, pág 82

trabajaron aisladamente ⁽⁵⁵⁾.

La Constitución de 1812, que hubiera podido ser innovadora a este respecto, fue una ocasión perdida por la necesidad de conciliar el liberalismo de su espíritu con los intereses coloniales. El discurso preliminar al texto constitucional afirma: "El inmenso número de originarios de África establecidos en los países de Ultramar, sus diferentes condiciones, el estado de civilización y cultura en que la mayor parte de ellos se haya en el día, han exigido mucho cuidado y diligencia para no agravar su actual situación, ni comprometer por otro lado al interés y seguridad de aquellas vastas provincias. Consultando con mucha madurez los intereses recíprocos del estado en general y de los individuos en particular, se ha dejado abierta la puerta a la virtud, al mérito y a la aplicación para que los originarios de África vayan entrando oportunamente en el goce de los derechos de la ciudad" ⁽⁵⁶⁾.

Esta iniciativa moderada, sin embargo, quedó pronto frustrada, pues, como destaca Martínez Carreras, "triunfante (...) la idea absolutista en 1814 quedó paralizada en España la idea abolicionista" ⁽⁵⁷⁾. Martínez Carreras distingue tres

⁵⁵ Estos precursores del abolicionismo están estudiados en: RODRÍGUEZ, Gabriel: *La idea y el movimiento antiesclavista en España durante el siglo XIX*, Madrid, Ateneo, 1887

⁵⁶ ORTIZ, F.: *op. cit.*, pág. 101

⁵⁷ MARTÍNEZ CARRERAS, J.U.: *La abolición de la esclavitud en España durante el siglo XIX*, en Esclavitud y derechos humanos ..., pág. 68

La transformación de Africa

fases en el abolicionismo español del siglo XIX: la primera, entre 1811 y 1860, que "constituye la fase diplomática y de lucha por la supresión de la trata", seguida de una "fase de toma de conciencia y de despliegue social de la acción abolicionista", entre 1860 y 1870, y , por último, una fase "legislativa" en los años comprendidos entre 1870 y 1886 (⁵⁸).

En el trienio liberal se redactó en España el primer proyecto de abolición de la esclavitud, a cargo del sacerdote y diputado a Cortes Félix Varela, pero el frustrante fin del gobierno supuso también el fracaso del esfuerzo abolicionista. La impotencia de España para salir del absolutismo se dio la mano con las necesidades cubanas de brazos para su creciente industria. En las Cortes de Cádiz se había llamado a las cosas por su nombre y se había dicho que el mantenimiento de la esclavitud era necesario "para no perder esa importante isla" de Cuba, como nos recuerda Tuñón de Lara (⁵⁹).

Hay que esperar a la creación de la Sociedad Abolicionista Española para que la opinión pública de nuestro país tome conciencia del tema. La Sociedad nació en 1864, a instancias del portorriqueño Julio Vizcarrondo y sus actividades durante sus 26 años de existencia, salvo el período de 1866 a 1868 en que fue suspendida por el gobierno del general Narváez, han sido

⁵⁸ MARTÍNEZ CARRERAS, *op. cit.*, pág. 65

⁵⁹ TUÑÓN DE LARA, M.: *op. cit.*, pág. 264

estudiadas por Paloma Arroyo Jiménez (60).

En definitiva, la frustrante pugna entre liberalismo y conservadurismo en nuestro país en el siglo XIX y la ansiedad por mantener a Cuba en la órbita nacional hicieron que, como escribe Martínez Carreras, España se convirtiera "en el último país europeo en legislar y reconocer, tanto en el plano nacional-colonial como en el diplomático-internacional, la abolición total de la esclavitud" (61).

1.5 El azúcar cubano

Desde finales del siglo XVIII, la economía cubana empezó a adquirir un importante desarrollo. Le Riverend enumera entre las causas, en primer lugar, la toma de La Habana por los ingleses en 1762, que puso a Cuba en contacto con las todavía colonias de América del Norte. Éstas necesitaban miel y azúcar que habían de comprar a precios muy elevados a los hacendados de las Antillas inglesas. La guerra de independencia de Estados Unidos favoreció el establecimiento de vínculos comerciales de la nueva nación con la colonia española, cuyo mercado se amplía considerablemente. Por las mismas fechas, España comenzó a liberalizar el antiguo monopolio comercial. En 1778 se aprobó el

⁶⁰ ARROYO JIMÉNEZ, Paloma: La sociedad abolicionista española (1864-1886), en Esclavitud y derechos humanos ..., págs. 169 a 182

⁶¹ MARTÍNEZ CARRERAS, J. U.: op. cit., pág. 77

La transformación de Africa

reglamento del comercio libre, lo que impulsó el comercio metropolitano con Cuba, reforzó el proceso de acumulación de capitales y posibilitó el crecimiento azucarero.

En segundo lugar, la rebelión de los esclavos de la isla francesa de Saint-Domingue, en 1791. Según Céspedes del Castillo, sus consecuencias fueron: "Primera, arruinar irremisiblemente a la más rica colonia azucarera francesa, lo que produjo escasez de azúcar y subida de precio en el mercado europeo; segunda, obligar a refugiarse en Cuba a técnicos y empresarios haitianos que llevarían consigo su experiencia, su conocimiento del negocio, sus métodos de producción e, incluso, algún capital" (62).

Los comienzos del siglo XIX siguen estando presididos por el signo de una coyuntura favorable. "Por reales decretos de 30 de agosto de 1815 y 16 de julio de 1819 se declaraba la libertad de montes y plantíos y se establece que las tierras poseídas a partir de las antiguas mercedes, por composición o por un tiempo de más de cuarenta años, son de libre propiedad de sus poseedores. De este modo, la tierra quedaba liberada de todas las trabas jurídicas; se transformaba en objeto de comercio y de propiedad individual de tipo capitalista" (63).

Durante la primera mitad del siglo se asiste en Cuba a lo

⁶² CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo: **América Hispánica (1492-1898)**, vol. 6 de Historia de España, dirigida por Manuel Tuñón de Lara, Barcelona 1983, pág. 451

⁶³ LE RIVEREND, J.: **op. cit.**, pág. 150

que podemos llamar una "fiebre del azúcar" que desarrolla una economía de monocultivo que a la larga será perjudicial para los intereses de la isla. Primero es la región habanera la que se va poblando de ingenios; luego se extenderá desde La Habana hacia el este. Según Tuñón de Lara, "la saturación de la región habanera de explotaciones agrícolas determina esta orientación de desplazamiento hacia el Este" (64).

La inauguración del ferrocarril en 1837 facilita esta penetración del azúcar hacia el interior. Le Riverend escribe: "Cuando los hacendados azucareros descubren la fertilidad del valle de Güines, ocupan rápidamente la zona, constituyendo allí el primer gran centro productor. Allí se instalan los mayores y más completos ingenios, con centenares de esclavos" (65). Siguiendo al mismo autor, sólo "el centro y el oriente quedaron en buena medida al margen de esta difusión. Sin embargo, aparecieron nuevos ingenios, sobre todo en Sancti Spiritus, Nuevitas y Puerto Príncipe" (66).

Para dar una idea de este espectacular crecimiento económico, veamos las cifras proporcionadas por Tuñón de Lara. De acuerdo con él, en 1800 había en Cuba 400 ingenios; en 1827 eran 1.000, a los que hay que sumar 2.067 cafetales, 76 plantaciones de algodón, 60 de cacao y 5.534 vegas de tabaco. La

⁶⁴ TUÑÓN DE LARA, M.: *op. cit.*, pág. 264

⁶⁵ LE RIVEREND, J.: *op. cit.*, pág. 150

⁶⁶ *Idem*, pág. 151

producción de azúcar, que en 1851 fue de 264.000 toneladas, se dobló en ocho años siendo de 536.000 en 1859 (⁶⁷).

Pero este crecimiento no fue debido a una mejora técnica de la producción. Tuvo un carácter puramente cuantitativo en función de una coyuntura colonial favorable y no de una transformación de la estructura productiva. Basado en la mano de obra esclava, implicó una perpetuación del sistema esclavista. La trata negrera alcanzó las cotas más elevadas de su historia y se convirtió en otra de las actividades más productivas de la isla.

La demanda de esclavos para los ingenios hizo que éstos se encarecieran. Ello les hizo cobrar más valor a los ojos del patrón, quien pretende obtener un provecho más inmediato forzando el ritmo de trabajo. A consecuencia de ello, la vida útil del esclavo se reduce y tiene que ser repuesto a mayor velocidad que antes. Para Le Riverend, "mientras que a mediados del siglo XVIII solamente hay que reponer un tres por ciento de los esclavos anualmente, a mediados del siglo XIX hay que reponer el cinco o el ocho por ciento, según testimonios contemporáneos. Por esto es que muchos se quejan en esa época del desgaste de los esclavos; pero para el hacendado azucarero este desgaste no será indeseable, pues en el régimen de intensificación el esclavo producía, en pocos años, mucho más de lo que producía un siglo antes, esto es, cubría su costo con

⁶⁷ Idem, pág. 151

creces" (68).

Convertida Cuba en un gigantesco ingenio, la importación masiva de africanos marcó el comportamiento de sus habitantes. J. L. Franco escribe: "Durante este período histórico, el escandaloso comercio de esclavos no fue solamente una actividad natural para los blancos y criollos y los españoles que habitaban en la isla, perteneciesen a la nobleza o al clero; también las clases intermedias se dedicaron a él con el mayor de los entusiasmos y lo consideraron incluso como un honor" (69).

Recordemos que, según Pérez de la Riva, de 1774 a 1873 entraron 1.310.000 esclavos en Cuba. De ellos, según Moreno Friginals, no menos de 338.000 lo hicieron de forma clandestina (70) tras la abolición del tráfico legal. Tantos hombres no entran ilegalmente en una isla, con una población total algo inferior al millón a mediados del XIX, sin la participación, o al menos la indiferencia, de las autoridades. En palabras de Tuñón de Lara, "La verdad es que la importación de esclavos se hacía con bastante descaro y que Capitanes Generales como Tacón y Expeleta no tuvieron inconveniente en "dejar hacer" (71).

El general Tacón, según Luciano Franco, recibió de los

68 Idem, pág. 141

69 FRANCO, J. L.: *op. cit.*, pág. 121-122

70 MORENO FRAGINALS, Manuel: *El Ingenio*, cit. por Elola, Teresa y Díez, Margarita, *op. cit.*, pág. 32

71 TUÑÓN DE LARA, Manuel: *op. cit.*, pág. 266

negreros durante los cuatro años de su gobierno 450.000 pesos en letras sobre París y Londres (72).

Del general Gutiérrez de la Concha afirma Pérez de la Riva que "fue un tirano sanguinario que promovió deliberadamente la trata de negros y la de chinos en su propio provecho y en el de un grupo de capitalistas peninsulares" (73). La participación de algunas autoridades españolas en Cuba está bien documentada en el estudio de José Gregorio Cayuela Fernández: "Los capitanes generales ante la cuestión de la abolición (1854-1862)" (74).

La permisividad de las autoridades tenía un precio: "La forma más usual de soborno era el pago de una comisión por esclavo desembarcado, a las altas jerarquías de la Capitanía General; en los años 50, la tarifa convenida ascendía a una onza (17 pesos). La corrupción de los militares queda bien reflejada en las palabras de Marty y Torrens, uno de los traficantes más conocidos, que decía que había amasado su fortuna "comprando blancos y vendiendo negros" (75).

Según algunos historiadores, la participación oficial no se limitó a las autoridades cubanas. Corwin cita a un contemporáneo: "Betancour Cisnero, a Cuban annexationist, claimed

72 FRANCO, J. L.: *op. cit.*, pág.: 233

73 Citado por ELOLA, T. y DíEZ, M., *op. cit.*, pág. 34

74 CAYUELA FERNÁNDEZ, J. G.: Los capitanes generales ante la cuestión de la abolición (1854-1863), en Esclavitud y derechos humanos, págs. 415 a 454

75 Citado por ELOLA y DíEZ, *op. cit.*, pág. 34

that it was a a notorious fact that the traffic had been reorganized under the Duchess of Rianchares, mother of Isabel II, and that merchants and officials like Antonio Parejo, Manuel Pastor and José Forcade were importing thousands of African slaves and claiming that they came from Brazil. True or not few bothered to raise a doubtly eyebrow at such accusations" (76). J. L. Franco también considera a Antonio Parejo como el agente de la reina Cristina, a quien acusa de haber tomado especial interés en la trata a partir de 1850 (77).

Los negreros cubanos eran recompensados a su vuelta a la península. A Joaquín de Zulueta y Arriondo, el hombre que, según J. L. Franco, "dio al régimen colonial español el carácter de ser el peor del mundo en el tráfico y la explotación negrera" (78), el rey de España le concedió en 1876 las grandes cruces de Isabel la Católica y de Carlos III y los títulos de marqués de Álava y Vizconde de Casa Blanca (79).

Elola y Díez nos ofrecen una lista de esta curiosa manera de ennoblecimiento de sangre en el siglo pasado: "Como en el caso de los militares, la corona manifestó su gratitud por los servicios prestados por los comerciantes de la colonia mediante

76 CORWIN, Arthur: **Spain and the abolition of slavery in Cuba**, Texas, 1968, pág. 111

77 FRANCO, J. L.: **op. cit.**, pág. 294

78 Idem, pág. 246

79 Idem, pág. 247

con el tráfico de esclavos entre Guinea y Cuba y el de contrabando entre Cuba y España" ⁽⁸¹⁾.

1.6 "Si hoc in viridi, in aridi quid fiet"

En 1834, un juez español, Jose Antonio Verdaguer, que acaba de pasar 10 años en Cuba, eleva un memorial a Martínez de la Rosa contando lo que ha visto. "Sin embargo, con oprobio nuestro sea dicho, que nunca ha sido mayor ni más escandalosa la trata que desde su prohibición, dimanando este de la conivencia, descuydo, ù otro motivo menos excusable de los que debieran zelar el cumplimiento de las leyes, para dejar en buen lugar el desempeño de la fe de nuestro gobierno y cooperar â una obra tan meritoria y laudable. No ha sucedido lo mismo con el gobierno de Su Magestad Británica, que en esta parte ha acreditado un zelo y ecsastismo que en vano quieren acriminar y poner de mal color los negreros y los egoistas, sus partidarios".

Sigue diciendo el manifiesto sobre los emancipados: "No tiene ventajas a los mismos interesados porque tratandose de una parte que vivía en su pais poco menos que en estado de naturaleza, es muy facil abusar de su sencillez, confundirlos con los esclavos, ocultarlos, trasponerlos, y darlos por muertos a la sombra de una partida de entierro, que no es dificil

⁸¹ VICENS VIVES, Jaime: Historia económica de España, vol. 5, Barcelona, 1965, pág. 208

La transformación de Africa

conseguir en una ciudad en donde hay la mayor facilidad en fraguar documentos apócrifos: y no me queda la menor duda de que había en el día infinitos emancipados, que, a consecuencia de alguna de estas supercherías, llevan el odioso sello de la esclavitud, a pesar de ser tan libres como sus mismos amos".

Más adelante: "Es preciso, sin embargo, observar, que la apatía que el ministro británico acusa a nuestro gobierno, no debe recaer sobre este, sino sobre las autoridades locales, que no ignoran lo que diariamente pasa ante sus ojos, y que, sabiendolo, lo consienten, por fines particulares, con descredito de su autoridad, y agravio de la moral pública", y se pregunta el juez: "... ¿puede haber mayor motivo de sospecha que el ver diariamente entrar en lastre, y con un equipaje numeroso, los barcos cuyo destino e interesados son conocidos, siendolo igualmente con anticipación, (porque sobre todo esto no hay misterio), el lugar donde desembarcaron los negros, el número de estos, las ocurrencias de la travesía, y los beneficios de las acciones de los interesados, con otras menudencias harto torpes?".

Respecto a las autoridades eclesiásticas: "¿Cuáles podían ser cuando era público y notorio que el Muy Reverendo Arzobispo de Cuba, el que adornaba su pecho con el lema de spes et fortitudo in adversis, el defensor del Altar y del Trono, iba a la parte de la ganacia por su conivencia, cobrando cuatro pesos por cada infeliz negro que ilegalmente se introducía? ¿Si hoc in

viridi, in aridi quid fiet?"

Por último Verdaguer cita una serie de casos escandalosos: "A principios de Abril del año 1828 arribó en la boca de Jaruco la goleta española llamada Araucana, su capitán Claudio Pitaluga, que por haber quedado enfermo en la costa de África, vino mandándola el piloto don Fortunato Romero, con su cargamento de 300 negros; y habiéndoles desembarcado tomaron la dirección en vuelta de Matanzas, custodiados por interesados y parte de la tripulación de dicho buque; y en el mismo camino real, muy cerca del pueblo de la Mocha, les salieron al encuentro los dos alcaldes de la Santa Hermandad de La Habana, quienes, por el interés de cien onzas, que se regateó como de costumbre, y por dos negros de añadidura, dejaron pasar francamente el cargamento. Sabedor el gobierno de Matanzas de la ocurrencia, mandó la partida de reserva, al mando del capitán dos Carlos García, quien regresó diciendo que no les había encontrado, y él sabía ciertamente el motivo que hubo para este silencio.

En Febrero de 1828, el administrador de rentas reales del partido de los Quemados, detuvo una partida de 33 negros bozales, los cuales fueron entregados a su dueño.

En Junio del mismo año, hubo una ocurrencia bastante escandalosa entre las autoridades de Guanabacoa por disputarse la utilidad en la aprehensión de setenta negros que introdujo la goleta Indagadora, y se terminó partiéndose el beneficio las

autoridades que intervinieron, quedando los infelices negros en dura esclavitud" (82).

1.7 "Dios me hizo esclavo"

Hasta el siglo XIX, la esclavitud en las colonias españolas gozaba de una cierta reputación de tolerancia y clemencia, si hemos de creer a Genovese (83) y Tannembaum (84), pero el cambio a una economía de plantación igualó la brutalidad con cualquier otro país. Céspedes del Castillo, refiriéndose al período entre 1790 y 1860, escribe: "En esa época, las condiciones de vida de los negros empeoraron gradualmente, hasta igualar el grado de atrocidad que habían alcanzado durante el siglo XVIII en las Antillas Inglesas y Francesas" (85).

Con la transformación de la estructura económica cubana, cambió también la relación amo-esclavo. En este sentido afirma Cooper: "A relatively paternalistic slave system in Cuba became a brutally exploitative one with the nineteenth century sugar

82 AHN, Legajo 8028, D. José Antonio Verdaguer a Martínez de la Rosa, Madrid, 18 de mayo de 1834

83 GENOVESE, Eugene: Esclavitud y Capitalismo, Barcelona, 1971, pág. 27

84 TANNENBAUM, Frank: *Slave & Citizen: the negro in the Americas*, Nueva York, 1946

85 CÉSPEDES DEL CASTILLO, op. cit., pág. 453

boom" (86).

Explotación brutal que se hizo con el consenso de las Iglesia colonial. En 1839 se pidió al Arzobispo de Cuba, Téllez Girón, que publicara la Bula "De nigritarum commercio non exercendo", de Gregorio XVI, que condenaba el comercio de esclavos y excomulgaba a los católicos que lo practicaban. Éste se negó.

A finales del siglo XVIII en Cuba circularon adaptaciones del catecismo para ser difundidas entre la población esclava. Uno de ellos ha sido recientemente transcrito por Javier Laviña (87). En una de sus enseñanzas se lee: "Dios me hizo esclavo. Él quiere que yo sirva a mi amo, pues voy a trabajar porque Dios quiere".

La obra presenta a Cristo como un buen mayoral y compara el trabajo del ingenio con el de la salvación de las almas: "Pues asi tambien los q se mueren con pecado mortal son como Azucar quemada: no sirven mas q para ir a cosinarse en las Pailas del infierno, y los q mueren sin pecado mortal, pero no estan bien limpios todavía, por q deben alguna pena (algun castigo) Pr. los pecados q. han fecho, sean grandes o sean chicos, van al Purgatorio, hasta q quedan sus almas limpias, sin sucio, ni señal ninguna de pecado, como la Azucar buena q no le falta mas q ponerse blanca y asi q esta blanca, bien purgada la sacan de

86 COOPER, *op. cit.*, pág. 107

87 LAVIÑA, Javier: *Doctrina para negros*, Barcelona, 1989

la casa de purga.

Si hubiera una Azucar tan buena q saliera blanca, de la casa de calderas, no la pusieran en la casa de purga: ya se ve: para que? De valde, de valde? Esa fuera derecha al secadero. Lo mismo las Almas de los q. no tienen pecado ni chico, ni grande, ni deben nada, ni tienen sucio ninguno, esas almas van derechas al cielo, por q no tienen q limpiar en el Purgatorio" (88).

En otro lugar: "Pobres esclavos! Que sprê estan con trabajo, q mas q tengan fambre, mas q tengan sueño, mas q esten cansados, ni pueden descansar, ni pueden dormir, ni pueden comer, sino quando faya lugar: q mas q les duela la cabeza, mas q tengan dolor de muelas, es preciso trabajar, no pierdan su trabajo, no trabaxen como Mula: ustedes han de trabajar, mas q tengan gana; mas q no tengan gana, por fuerza han de trabajar, pues trabajen como cristianos, con buena gana de q su trabajo sea para servir a Dios, y con eso no se perdera" (89).

Para los esclavos al fin y al cabo, "Ya Guinea se acabó, ya ustedes nunca volveran allá, ya son Christianos, ya son hijos de Dios, ya saben los mandamientos de la Ley de Dios, ya saben q los q guardan esos mandamientos van al cielo; y los q no los guardan van al infierno" (90).

Hacia 1860 se detiene el crecimiento de la industria

88 LAVIÑA, J.: op. cit., pág. 92

89 LAVIÑA, J.: op. cit., pág. 110

90 LAVIÑA, J.: op. cit., pág 119

azucarera y el tráfico de esclavos. Parte de la responsabilidad fue el incremento de la producción europea de azúcar de remolacha, que fue objeto de un fuerte proteccionismo por parte de los países productores, al tiempo que Cuba alcanzaba los límites de su productividad.

El último momento de apogeo de la trata tuvo lugar entre 1851 y 1860, con la entrada de 131.00 esclavos (⁹¹). En 1862 se firmó también un tratado entre Gran Bretaña y Estados Unidos con miras a suprimir el comercio negrero.

La agonía, sin embargo, duró más de una década. J. L. Franco afirma que, de acuerdo con sus investigaciones, los últimos esclavos llegaron a Cuba en 1878 y tuvo la oportunidad de conocer a alguno de ellos.

La esclavitud, no obstante, siguió existiendo hasta que el 13 de abril de 1880 se promulgó la ley que le ponía fin, pero de manera gradual, sustituyéndola en un primer momento por un estado de patronato, bajo el que los esclavos se llamaron "patrocinados". La libertad jurídica definitiva legó el 7 de noviembre de 1886 con la supresión del patronato.

Las leyes que trataron de suprimir la trata tardaron más de 60 años en lograr su cometido. Los hombres que designó España para contribuir a su fin en la Guinea de que nos hablaba el catecismo asistieron durante esos años a las transformaciones que revolucionaron el mapa del reparto del mundo hace algo más

⁹¹ CÉSPEDES DEL CASTILLO: *op. cit.*, pág. 451

de cien años.

1.8 El robo del siglo

Hasta el siglo XIX el continente africano recibe poca atención por parte de los europeos, que se limitan a recalar en sus costas para cargar su mercancía humana y poner con ella rumbo a América. Como señala Martínez Carreras, "Desde finales del siglo XVIII, pero más especialmente desde comienzos del siglo XIX, se modifica la actitud de los países europeos hacia África" ⁽⁹²⁾.

En la costa atlántica de África, esta presencia se concreta en el establecimiento de colonias francesas en Senegal y Gabón; inglesas en Sierra Leona, Costa de Oro (la actual Ghana) y Nigeria; portuguesa en Guinea Bissao y española (aunque más tardíamente) en Guinea Ecuatorial, Río de Oro e islas del Golfo de Guinea.

Desde estos establecimientos periféricos se efectúa la penetración hacia el interior, especialmente hacia el último tercio del siglo, cuando exista un mayor control sanitario europeo de las enfermedades africanas. El historiador africano Joseph Ki Zerbo lo llama "el robo del siglo" ⁽⁹³⁾. José Luis Cortés resume así el período: "De 1815 a 1855 se dan las

⁹² MARTÍNEZ CARRERAS, J. U.: *Africa Joven*, Barcelona, 1975, pág. 33

⁹³ KI-ZERBO, Joseph: *Historia del Africa negra* (2 vols.), Madrid, 1980, pág. 531

primeras penetraciones hacia el interior: Francia entra hasta el desierto de Argelia y opera incursiones en Gabón, Comores y Madagascar. Los ingleses ocupan Natal, Zanzíbar y Lagos y los portugueses se introducen en la meseta angoleña. De 1855 a 1880 hay una lenta pero progresiva penetración: Francia somete la mayor parte del Senegal, Costa de Marfil y Gabón, Inglaterra impone un protectorado en Ghana y Bélgica ya ha puesto los ojos en el Congo. De 1885 a 1914 los europeos se lanzan a una carrera de ocupaciones no exenta de serios enfrentamientos" (94).

La política con que se participa en esta carrera mencionada por Cortés tiene tres claves: "Cristiandad, comercio y colonización" (95). Así lo recomendaba el parlamentario abolicionista británico Wilberforce a sus conciudadanos. "Había que hacer esfuerzos para convertir y educar a los pueblos del África Occidental al modo de vida cristiano, desarrollar un comercio saludable en bienes que no fueran esclavos y establecer comunidades pioneras en África occidental que mostraran a sus pueblos buenos métodos de agricultura, industria y Gobierno" (96).

Convencidos de su superioridad moral, tecnológica y política, los colonizadores fueron estableciendo unas reglas del

⁹⁴ CORTÉS, Jose Luis: **Introducción a la historia del Africa negra**, Madrid, 1984

⁹⁵ FAGE, J. D.: **A History of West Africa**, Cambridge, pág. 116

⁹⁶ FAGE, J. D.: **op. cit.**, pág. 116

La transformación de Africa

juego que les resultaron favorables. La historia de la colonia de Sierra Leona es un ejemplo de ello. Sede de varios Tribunales Mixtos para reprimir la trata, se alimenta de esclavos emancipados que, una vez aculturados y desplazados de sus territorios de origen, introducen en el continente los valores nuevos.

CAPÍTULO II

Los primeros comisionados españoles
en Sierra Leona (1819–1821)

2.1 Llegada a Freetown

"Excelentísimo Sr.:

Con fecha 10 de Mayo último tuve el honor de participar á V.E. que la Corveta de Guerra Inglesa, The Phaesant, capt. Kelly, habia entrado en Cadiz en busca de los comisionados de S.M. El dia 11 de dicho mes se puso á a la vela. y tengo el gusto de participar a V.E. que el dia 7 del presente mes (junio) llegamos á esta Colonia despues de una navegacion muy feliz de 27 dias" (1).

Con estas líneas iniciaba D. Francisco Lefer, primer juez comisionado español en Sierra Leona, el desempeño de su cargo. Había solicitado el puesto a finales de 1818 (2), y obtuvo el nombramiento el 2 de enero de 1819 (3). Su sueldo era de 60.000 reales de vellón anuales más una dieta de 20.000 reales para el viaje y 12.000 reales para gastos desde su nombramiento en enero hasta su partida en mayo del mismo año.

Con él iba también el árbitro de la Comisión Mixta por parte española, D. José Camps, cuyo nombramiento había sido efectuado el

¹ AHN, Sección de Estado, Legajo 8030, despacho de Lefer del 21-IV-1819. En The Royal Gazette & Sierra Leone Advertiser, nº 54 del 12 de junio de 1819, se menciona también la llegada del Phaesant al puerto de Freetown.

² AHN, Legajo 8021

³ AHN, Legajo 8021

Los primeros comisionados

4 de agosto de 1818, junto con el de un tal Santiago Jonamá ⁽⁴⁾, quien renunció y fue sustituido por Lefer ⁽⁵⁾.

Les acompañaban Adolfo María Lefer, hijo del comisionado, a quien se concedió en enero de 1823 un cargo de escribiente de la Comisión que no llegó a ocupar ⁽⁶⁾ y Ramón Miranda, ayuda de cámara de Camps, que murió poco después en Freetown, víctima de la fiebre ⁽⁷⁾.

Su permanencia en Sierra Leona se puede reconstruir a través de los despachos enviados a Madrid, dirigidos al Primer Secretario de Estado y del Despacho. En total fueron 64 cartas enviadas por José Camps, de las que faltan los números 37, 43, 44, 56 y 60, y 18 comunicaciones escritas por Francisco Lefer.

Éste último tenía 59 años cuando desembarcó en Freetown. De ellos, contaba 24 en el servicio diplomático español. Había nacido en Cádiz de padres franceses. Posteriormente residió en la ciudad francesa de Saint Malo durante unos cuarenta años ⁽⁸⁾, donde llegó a desempeñar el puesto de vicecónsul de España ⁽⁹⁾.

José Camps también había trabajado en el servicio diplomático

⁴ PRO, Legajo FO 315/1. Santiago Jonamá era hasta entonces cónsul de España en Amsterdam.

⁵ AHN, Legajo 8039: Historia de los Comisionados Españoles en Sierra Leona

⁶ AHN, Legajo 8021

⁷ AHN, Legajo 8030, despacho 9 de Camps, 1-X-1819

⁸ AHN, Legajo 8021, despacho 33 de Camps, 6-V-1820

⁹ AHN, Legajo 8030, despacho 34 de Camps, 26-V-1820

Los primeros comisionados

español. De sí mismo dice: "Mantuve durante doce años nuestras relaciones con el Egipto, en medio de la guerra civil, en el estado propicio que consta en la Secretaría". Es el único dato biográfico que nos proporciona la correspondencia (¹⁰).

La primera comunicación del juez español ofrece una descripción de la colonia muy poco halagadora: "No me es posible dar á V.E. detalles algunos sobre esta Colonia; lo haré por menor despues de algun tiempo de residencia en ella; solo puedo decir que no me parece merecer toda la Importancia que le quiere dar El Gobierno Inglés" (¹¹). Pero algo sí dice: "hé visto con dolor á mi llegada aqui, que las Autoridades de Esta Colonia, no habian rezivido orden alguna de su Gobierno, para franquearme el auxilio mencionado en el citado oficio de V.E. y solo se reducen á la Comision una officina, y proteccion y respeto á los Comisionados, y á sus Sentencias. No haviendo aqui fonda, ni posada, he practicado todas las diligencias posibles, para alojarme comodo, decentemente, y en parage ventilado; ó por mejor decir, en el unico modo con que un Europeo puede prometerse resistir á este clima devastador, particularmente. durante la presente estacion lluviosa pero no he tenido la fortuna de encontrar ninguno, y me veo en la dura precisión de admitir la hospitalidad en casa del Juez comisionado Ingles, Mr. Gregory; hasta que yo pueda procurarme una habitacion conveniente.

¹⁰ AHN, Legajo 8021, despacho 33 de Camps, 6-V-1820

¹¹ AHN, Legajo 8030, despacho de Lefer, 21-VI-1819

Los primeros comisionados

Mi compañero el Sr. Camps, se ha visto Igualmente apurado, y en la precisión de tomar, provisionalmente, una Casita de madera, de un solo aposento, de unos 18. palmos en quadro; de una guardilla; y de una Choza contigua por Cocina. las ventanas sin vidrios, ni persianas expuesto inmediatamente á los rāyos de un sol abrasador; á la humedad dañosa de la mañana y la noche; á las repetidas lluvias y tornados ò Tormentas de esta estación; y esto, despues de haver tenido que habitar 4 dias, otra Casa, todavia peor, que debio ála generosidad de un habitante de este pais" (12).

2.2 Una colonia experimental

El país donde Lefer y Camps desembarcaron era un establecimiento inglés desde 1787. Un naturalista británico, el Dr. Smeathman. que había pasado una temporada allí, sugirió que se comprase una cierta extensión de terreno a los jefes nativos para construir un establecimiento experimental que sirviera para ofrecer una nueva vida a negros emancipados y blancos degenerados.

Gran Bretaña abolió la esclavitud en la metrópoli en 1772 y se encontraba con varios miles de negros libres, pero pobres, en el país a los que así daba salida. Junto a ellos, formando parte de los 411 primeros colonos de Sierra Leona, viajaron también 60 prostitutas blancas, recogidas de las calles de Londres,

¹² AHN, Legajo 8030, despacho de Lefer, 21-VI-1819

Los primeros comisionados

embriagadas y embarcadas a la fuerza, quienes descubrieron, al despertar, que habían sido esposadas a determinados ex esclavos que participaban voluntariamente en la expedición.

Un año después, sólo 20 personas habían sobrevivido a las fiebres y las lluvias, que llegaron antes de que hubiesen podido construirse viviendas en condiciones.

La idea, sin embargo, siguió en vigor y, en 1792, la Compañía de Sierra Leona organizó una segunda expedición, integrada por 1.196 esclavos liberados de Nova Scotia, que desembarcó en Sierra Leona. Los nuevos colonos fundaron Freetown sobre las ruinas del establecimiento anterior.

Dos años después, la ciudad contaba con unos 1.400 habitantes y 200 casas de madera, techadas de paja, dispuestas de acuerdo con un trazado rectangular que preveía la existencia de un jardín en la parte delantera de cada vivienda.

Pero la situación económica era desastrosa y los colonos se quejaban de no haber recibido la tierra prometida cuando un nuevo contingente de emancipados, en esta ocasión 500 cimarrones procedentes de Jamaica, desembarcó en 1800. Ocho años más tarde, la colonia pasó a depender directamente de la corona británica y se estableció en ella un tribunal del vice Almirantazgo para juzgar y adjudicar los barcos negreros capturados por la armada británica.

Los esclavos emancipados por este Tribunal pasaban inmediatamente a engrosar las filas de colonos negros que construyeron una fuerza de choque de la penetración inglesa.

Los primeros comisionados

Durante los seis años siguientes, 5.925 esclavos fueron liberados de los buques negreros e incorporados a la colonia. En lugar de acomodar a todos los recién llegados en la ciudad, la política colonizadora fue creando ciudades satélites en las afueras de Freetown con estos recién llegados, ampliando el hinterland inicial.

Cuando se consituye el Tribunal Mixto anglo-español, Sierra Leona contaba con unos 15.000 habitantes, de los que sólo 128 eran blancos, y había extendido sus límites hacia el interior, además de incorporar las islas de Los y las islas Bananas. Una media de 1.300 esclavos emancipados incrementaban la población anualmente. El gobernador estaba también al cargo de los establecimientos británicos en el río Gambia y en Costa de Oro, donde debía viajar de vez en cuando (¹³).

Demasiado preocupado por sus propios problemas personales, Lefer no hace la prometida descripción "por menor" de la colonia en ninguna carta posterior, o ésta se ha perdido. El juez español sólo hace dos referencias más a los movimientos ingleses en la costa occidental de África. En una ocasión se refiere a un viaje del gobernador inglés de S.L. a río Gambia: "Dicen que el Establecimiento hecho alla por el Gobierno Britanico da grandes éesperànzas; entretanto hace gastos énormes tanto alla, como aqui,

¹³ GODDARD, T. N.: *The Handbook of Sierra Leone*, New York, 1969, 1a. ed., Londres 1925

Los primeros comisionados

pero dudo que Jamas saque mucha utilidad de uno ò otro" (14).

Dos meses después también habla de un establecimiento nuevo. El gobernador envía a 84 familias de negros, procedentes de Nueva York a bordo de una fragata angloamericana, a formar una colonia en la costa de Sierra Leona, cerca de Sherborough (15).

Dada la deficiente infraestructura de Freetown cuando llegaron los primeros comisionados españoles, el nivel de vida era excesivamente alto. Las dificultades económicas que tienen los representantes españoles para mantenerse quedan reflejadas en su correspondencia. "Por lo que toca á los prècios de los Comestibles y demas cosas de primera necesidad, no puedo menos que de hacer presente a V.E. que todos son éxorbitantes. La Choza, que el Sr. Camps, se ha visto en la prècision de Tomar, interinamente, le cuesta, sin muebles, 620 reales al mes. la que habita el Juez comisionado Ingles, en la ahora del cual, tengo puesta mi cama, sobre sillas, por falta de Catre; se compone de dos. pissos y Le cuesta 15. mil Reales al año. los muebles y demas cosas que vienen de Europa (aqui no se fabrica nada) son müy escasos, y aunque usados, se venden, con empeños, 2. y 3. véses de su valor primitivo. la carne mal, cuesta 5. Reales. Seis huebos ocho reales. la Libra de Pan, péor que el de amunicion en España, 2. Reales. las demas cosas en la misma proporcion. El Jornalero mas infeliz gana, 20. Reales diarios. El artesano, 30. Reales. el sueldo de un

¹⁴ AHN, Legajo 8030, despacho de Lefer, 21-I-1820

¹⁵ AHN, Legajo 8030, despacho de Lefer, 2-III-1820

Los primeros comisionados

criado, vestido y comido és de 180. Reales al mes, un par de zapatos ordinarios 60. Reales" (16).

Este sombrío panorama económico permite a Lefer introducir en su misiva un tema, el aumento de sueldo, que es constante en toda su correspondencia desde Sierra Leona. "V.E. por lo que tengo expuesto puede conocer, que con un sueldo doble de el que S.M. (Que Dios Guarde) me tiene señalado, yo podre apenas existir aqui, con la mayor economia.

El Gobierno Ingles penetrado de lo que és, esta Colonia, y conociendo el riesgo que corren aqui; los Europeos; y nadie queriendo venir, pues 3. de los nombrados, hicieron d mision de sus comisiones; se ha visto en la pr cicion de se alar   su Juez comisionado 3.mil Libras de pension, despues de 6. a os de r sidencia en la colonia.

Espero, que V.E. visto lo que antecede, y la confirmacion que puede adquirir de su exactitud, penetrandose de mi situacion, se sirva inclinar la piedad de S.M. para que aumentando mi sueldo en proporcion de las circunstancias; yo pueda mantener en Europa, con d cencia, mi crecida familia que se compone de seis hijos; y subsistir aqui con el d coro que corresponde   el Destino y Comision, que S.M. se ha dignado conferirme en esta Colonia; y resguardar mi vida de los riesgos que la amenasan por falta de medios. no deseando conservarla, sino para dedicarla al mejor

¹⁶ AHN, Legajo 8030, despacho de Lefer, 21-VI-1819

servicio de S.M." (17).

2.3 La tumba del hombre blanco

Uno de los elementos más adversos que tenían que soportar los europeos en África era el clima. La siguiente carta que Lefer escribe es de noviembre de 1819. Se puso enfermo y Camps le sustituyó durante la convalecencia. Cuando se recupera escribe: "Me considero tanto mas feliz de haber escapado, que de 116 Europeos, 68 murieron y solo cuatro se han mantenido sanos, todos los demas han estado como yo á la muerte" (18).

El árbitro, que no enfermó, señaló: "Escribo a V.E. desde un hospital, ó por mejor decir desde un cementerio. A medida que han ido creciendo las lluvias, que aqui suelen caer casi incesantemente desde principios de Junio hasta fines de Octubre, se han extendido unas calenturas tan fieras que de ciento y diez y ocho Europeos que se contaban en esta Colonia a mi llegada, han muerto hasta hoy cincuenta y tres" (19), y más adelante: "Cuarenta y cinco se hallan convalecientes, la mayor parte en un estado peligroso y precario; y solo veinte han quedado hasta ahora exentos de esta enfermedad" (20).

17 AHN, Legajo 8030, despacho de Lefer, 21-VI-1819

18 AHN, Legajo 8030, despacho de Lefer, 30-XI-1819

19 AHN, Legajo 8030, despacho 4 de Camps, 21-VIII-1819

20 AHN, Legajo 8030, despacho 4 de Camps, 21-VIII-1819

Los primeros comisionados

Las fiebres siempre han sido consideradas como uno de los mayores obstáculos para la penetración europea en África, y varias veces durante estos años alguno de los comisionados estará enfermo.

El 27 de agosto de 1819 murió Ramón Miranda, el ayuda de cámara de José Camps. Es la única ocasión en que se le menciona. En aquella fecha solamente Camps, el gobernador de la colonia, el juez inglés, Mr. Gregory, no estaban enfermos ⁽²¹⁾.

En otras ocasiones, los comisionados informan que las fiebres afectan a los marineros de los negreros detenidos. Los tripulantes de la goleta Nuestra Señora de la Regla y de la goleta Fabiana llegaron a estar todos en el hospital ⁽²²⁾.

El propio Camps cayó enfermo a principios del siguiente año: "A la tercera noche creí haber venido a perecer a este bárbaro suelo" ⁽²³⁾. Para restablecerse, por consejo del médico, fue por mar a visitar varios establecimientos de la colonia, pero volvió a enfermar y ya no pudo volver a viajar a lugar alguno ⁽²⁴⁾.

Para evitar las enfermedades, la colonia europea se marchaba

²¹ AHN, Legajo 8030, despacho 9 de Camps, 1-X-1819

²² AHN, Legajo 8030, despacho 12 de Camps, 30-XI-1819

²³ AHN, Legajo 8030, despacho 24 de Camps, 8-III-1820. La enfermedad de Camps está también documentada en las notas sociales de The Royal Gazette & Sierra Leone Advertiser, nº 86 del 5 de febrero de 1820. En la publicación se menciona una cena "truly sumptuous" ofrecida el 24 de enero anterior por el comodoro George Collier a los principales habitantes de la colonia. Entre los escasos ausentes se halla "an illustrious stranger, D. Jose Camps", que se encuentra enfermo.

²⁴ AHN, Legajo 8030, despacho 32 de Camps, 6-V-1820

Los primeros comisionados

al empezar la estación de lluvias. En junio de 1820, Camps escribe que se va todo el mundo, incluido el gobernador de la colonia, el coronel y el mayor del Regimiento, todos los enfermos, varios comerciantes y la mayor parte de las mujeres: "Todos los demás, incluso los soldados del Regimiento, son negros" (25).

El mismo año murieron de 12 a 15 marinos y 3 habitantes. Las cifras sólo se refieren a europeos. De los africanos casi nunca hablan las cartas. Una vez Camps escribe: "Es imposible saber que pasa entre los Negros. Hay quien pretende que estos mueren este año en mayor proporción que el pasado" (26). Hasta su última carta Camps siguió quejándose del empeoramiento de su salud (27).

El historiador británico Daniel R. Headrick (28), afirma que de los 1.843 soldados europeos que sirvieron en Sierra Leona entre 1819 y 1836, 890 murieron debido a la malaria. Este porcentaje de mortalidad endémica (483 por 1.000) explica que los batallones del Royal African Corps estuvieran compuestos por criminales a los que se daba la posibilidad de conmutar su sentencia por el servicio en África.

El principal asesino de europeos en Africa fue el *Plasmodium falciparum*, una variedad de malaria que se transmite sólo en África

25 AHN, Legajo 8030, despacho 39 de Camps, 27-VI-1820

26 AHN, Legajo 8030, despacho 48 de Camps, 27-VI-1820

27 AHN, Legajo 8030, despacho 64 de Camps, 25-II-1821

28 HEADRICK, Daniel R.: Los instrumentos del imperio: Tecnología e imperialismo europeo en el siglo XIX, Madrid, 1989

Los primeros comisionados

tropical. "La recuperación de la resistencia del cuerpo, en caso de salir de la enfermedad, es sólo temporal, y muchos africanos sufren repetidos ataques de menor intensidad durante toda su vida. Para los adultos recién llegados a África, que no han tenido oportunidad de desarrollar defensas, la enfermedad es, con frecuencia, fatal" (29).

Aunque ya se conocía la quinina como tratamiento contra la malaria, no fue hasta 1839 cuando se descubrió que no era suficiente tomar píldoras de quinina para paliar la enfermedad, sino tomarlas asiduamente aún sin notar ningún síntoma de la misma. Fue precisamente la tripulación del North Star, estacionado en la rada de Freetown en 1839, la primera en descubrir este efecto. De los 20 tripulantes del buque, sólo un oficial no tomó quinina diariamente. Todos se salvaron de las fiebres, menos él. Accidentes similares ocurridos posteriormente llevaron al convencimiento de la necesidad de un tratamiento preventivo que fue sustituyendo en la segunda mitad del siglo a las purgas y las sangrías tradicionales. Para entonces, varios comisionados españoles habrán muerto de malaria en Sierra Leona.

²⁹ Headrick, D. R.: *op. cit.*, pág. 61

2.4 Constitución del Tribunal Mixto

Tras la llegada de los comisionados españoles a Freetown se procedió a constituir el Tribunal Mixto Anglo-Español. El árbitro de la Comisión explica así los pasos que se dieron para ello: "Luego que se congregó este cuerpo mixto en Sierra Leona, se estableció, por propio movimiento, unánime de todos los comisionados, una distinción principal en el modo de despachar los negocios.

Las causas sobre detenciones de buques, se instruyeron y juzgaron en la forma prescrita en por los artículos 3 y 8 del Reglamento para las Comisiones Mixtas; esto es por Jueces y Arbitros, o en la figura del Tribunal.

Los asuntos de otro género, pero de igual naturaleza mixta por interesarse en ellos el gobierno español e inglés se ventilaron y determinaron en común por todos los comisionados" ⁽³⁰⁾. Para diferenciarlo del Tribunal, este tipo de reuniones se llamaban Juntas y se convocaban con periodicidad quincenal.

El 14 de agosto de 1819 se prestó el juramento.

En las primeras reuniones se resolvió sobre gastos, se votó un empréstito de 350 libras del producto de los buques confiscados que los dos comisionados españoles cobraron a cuenta de sus sueldos y se decidió también que se sacasen de ese producto los socorros administrados a los presos españoles. Las primeras reuniones

³⁰ AHN, Legajo 8030, despacho 36 de Camps, 25-V-1820

Los primeros comisionados

también aprobaron las cuentas de la venta de las primeras goletas condenadas: Regla, Juanita y Fabiana.

Para la venta de los buques, los comisarios británicos disponían de dos agentes nombrados por la Junta. A ellos correspondía la venta del buque y la elaboración de las cuentas resultantes. A continuación, disponían de un plazo de dos meses para entregar el dinero.

El Gobierno británico había autorizado a sus comisionados para que convinieran con sus homólogos españoles el nombramiento de un agente, aunque no consta que éstos lo hicieran.

Hasta el 27 de marzo de 1820, la Comisión funcionó en armonía. José Camps sustituyó a Fernando Lefer durante su enfermedad, pero éste, una vez repuesto, citó al juez inglés por su cuenta para pedir que quedara a disposición de los comisionados españoles la mitad del producto de la venta de los buques. El inglés se negó.

A partir de ese momento, Lefer consideró que las Juntas eran ilegales, ya que el Tratado sólo prescribía la creación del Tribunal, y se negó a reunirse con nadie, excepto con el juez británico. "No queriendo el primero ir a la Junta, ni el Juez Inglés al Tribunal, todo ha quedado parado, ó se ha despachado a medias entre el escollo de declaraciones encontradas y protestas", escribió Camps (³¹).

El árbitro justifica así la necesidad de que él participe y se dé importancia a su figura para la toma de decisiones. Más adelante

³¹ AHN, Legajo 8030, despacho 36 de Camps, 25-V-1820

Los primeros comisionados

entraremos en el asunto de las relaciones personales entre los dos comisionados españoles.

2.5 La fragata Josefa

Durante el tiempo de estancia de Camps y Lefer en Sierra Leona se presentaron sólo nueve casos al Tribunal Mixto. El primero de ellos estaba ya aguardando su llegada. "La única presa española que se halla en este puerto, es la Fragata La Josefa, su capitán Don Buenaventura Llarena, de porte de 150 toneladas y 35 hombres de tripulación", escribió Lefer (³²). La fragata se hallaba medio sumergida, pero pensaban que lo que podría recuperarse, junto con el valor de su cargo, fuera un capital de cierta importancia.

Por ser el caso más documentado de cuantos se ocupan estos comisionados, nos referiremos a él con detalle. Esta fragata: "Salió de Puerto Rico. el día 20. de Febrero de 1818. para traficar en esta Costa. fue apresada el día 15. de mayo de 1818. por la Corveta de Guerra Inglesa; The Cherub capt. Willis, quien la llevo á la Jamaica y luego á la havana. pero no Juzgandose las Autoridades de dichas Islas, Competentes para Juzgar dicha Preza, entro con ella en este Puerto, el día 26. de noviembre de 1818. en tal estado, que poco despues se fue a pique. los Esclavos en numero de 28. fueron entregados á este Gobernador, y los Generos que se hallaron abordo, se vendieron aqui en nombre del Captor, por el Sr.

³² AHN, Legajo 8030, despacho de Lefer, 21-VI-1819

Los primeros comisionados

Hamilton, quien tiene en sus manos el producto de ellos para entregarlo a quien perteneciese. luego que esta Comision tenga en su poder los documentos relativos a dicha Presa, los que aguardan hoy mismo, se ocupara con la mayor brevedad y eficacia en averiguar la verdad y sentencia según le paresca" (33).

Como los dos comisionados no se pusieron nunca de acuerdo sobre a cuál de ellos le correspondía escribir a Madrid, disfrutamos para este y otros casos similares de una doble correspondencia, siendo las cartas de Camps más precisas y con un criterio más convencional para puntuar. Por su tercera carta, nos enteramos de que la fragata Josefa salió de Puerto Rico "Sin cláusula alguna relativa al tráfico de esclavos, ni en el Real Pasaporte, ni en la lista de la tripulacion, ni en el registro del cargo con 35 esclavos comprados en la costa al Norte del Ecuador" (34). Según la carta de Lefer, el número de esclavos era de 28.

De acuerdo con estos datos, la Josefa había incumplido los artículos 2 y 5 del Tratado de 1817. Según el artículo 7 del Reglamento anexo para las Comisiones Mixtas debía ser decomisada junto con su cargo.

Sin embargo, existía la duda de si a Puerto Rico había llegado la notificación del cange de las ratificaciones, que ponía el Tratado en vigor, antes de la partida de la nave. De no haber sido así, el buque no podía ser condenado por infringir una ley cuya

³³ AHN, Legajo 8030, despacho de Lefer, 1-I-1820

³⁴ AHN, Legajo 8030, despacho 3 de Camps, 22-VII-1819

Los primeros comisionados

entrada en vigor ignoraba, como argumentaba el capitán de la fragata.

Según Camps, "de su confusa e informe declaración claramente indica que no sabía nada del tratado: su llana confesión, la franqueza de la carta del propietario, y el no haberla ocultado no dexan de corroborar aquella indicación" (35).

A la duda con que se planteaba el primer caso había que sumar la ausencia de algunos datos, como la declaración del captor en los términos señalados en el artículo 6 de de las Instrucciones para los buques de guerra y el 5 del Reglamento para las Comsiones Mixtas, así como la ausencia del capitán apresador y de los interesados del buque detenido.

Para completar la información, Camps manda un anexo consistente en el extracto de los papeles existentes sobre la Josefa, que son:

1.- Declaración del Capitán Dn. Buenaventura Llerena de la Fragata Española Josefa, otorgada ante Mr. Daniel M. Hamilton, Notario o Escribano Público en Freetown de Sierra Leona, con fecha 1 de Diciembre de 1818, espontaneamente á lo que parece, jurada despues ante Mr. Fitz Gerald Juez del Vice Almirantazgo de la misma Colonia-

Dice que salió de Puerto Rico en 22 de Febrero ultimo para la costa de Africa, á comprar esclavos: que ancló cerca del cabo Mesurado, y del 16 de Abril al 15 de Mayo compró unos 45 esclavos,

³⁵ AHN, Legajo 8030, despacho 3 de Camps, 22-VII-1819

Los primeros comisionados

procedentes de la costa entre Cabo Mesurado y Cabo Apolonia. Que el 15 de Mayo estando anclado cerca del Cabo Apolonia, vió una embarcación, y suponiendo que fuese algún pirata se hizo a la vela pero habiendo sido alcanzado por ella, halló ser el buque de S.M.B. nombrado el Cherub mandado por el Capitán Willis, quien lo aprehendió, a lo que dixo, por haber quebrantado el Tratado entre España é Inglaterra, haciéndole leer los artículos del mismo Tratado. Que de allí fueron a Cabo Coast, y los transbordaron al Cherub, con quien fue a Jamaica, adonde también pasó su Fragata, en la cual se volvió á embarcar alli, y pasó á la Havana: pero no habiéndole permitido baxar a tierra en la última plaza, siguió con ella hasta Freetown adonde llegó el 26 de Noviembre. Que cuando salio de Puerto Rico, llevaba por Sobrecargo á un ciudadano Americano llamado Ivers, con entera facultad para dirigir al declarante a qualesquiera plazas. Que el mismo se separó del buque con la lancha un momento antes de la detención llevandose a diez esclavos. Que el Declarante no ha sufrido mas perdida por la detencion que la que se prometia del viaje. Que todos los esclavos que tenía á bordo eran comprados y trahidos del Norte del Ecuador. Que los Documentos extractados aqui baxo nos. 2. 3. 4. 5. 6. 7. y firmados al pie por el Declarante, son todos los que se le secuestraron por el capitan Willis reconociendo que están del mismo modo que se hallaban" (36).

³⁶ AHN, Legajo 8030, despacho 3 de Camps, 22-VII-1819

Los primeros comisionados

- 2.- Escritura de venta de la Fragata en Puerto Rico
- 3.- Matrícula de la misma con el nombre de Josefa
- 4.- Registro del cargo embarcado para la costa de África
- 5.- Pasaporte Real dado en Madrid el 20 de febrero de 1818 para transferirse a los puertos de la costa de África, expedido por el comandante de Marina de Puerto Rico. Como el cange de ratificaciones se había hecho el 23 de septiembre de 1817, Camps señala: "Es de creer que hay equivocación en la fecha del pasaporte, que está puesta en número" (37).
- 6.- Lista de la tripulación dada por el citado Comandante de Marina el 20 de Febrero de 1818.

"Esta lista consta de 35 plazas, á saber:

El Capitán, 2 pilotos, 1 Contramaestre, 1 Guardian, 1 Cocinero, 1 Dispensero, 1 Carpintero, 20 Marineros, 6 Mozos, y 1 Sobrecargo: naturales, el Capitán y el Dispensero de la Florida, el 1er. Piloto, el Cocinero, 2 Marineros y el Sobrecargo de los Estados Unidos, el 2o. Piloto de Holanda, el Contramaestre de Galicia, el Guardian de Puerto Rico, el carpintero de Campeche, 1 Marinero de Malaga, 3 de Galicia, 2 de Cataluña, 1 de Puerto Rico, 1 de Vivero,

37 Idem

Los primeros comisionados

2 de Mahon, 1 de Asturias, 1 de Bilbao, 3 de Nueva Orleans, 1 de Boston, 1 de Baltimore, 1 de Provenza, 1 Mozo de Cataluña, otro de Canarias, otro de Bilbao, 1 de Boston, 1 de Nueva York y 1 de Africa" (³⁸). En total, 20 españoles, 12 estadounidenses y 3 de otras nacionalidades.

7.- Una carta firmada por un tal Gaspar Hernández, propietario, fechada el 22 de febrero de 1818, dirigida al capitán, al que le dice que en caso de tocar Martinica u otro puerto donde esté permitida la venta de esclavos, el importe de los que venda lo remita a la Habana.

8.- Declaración del guardamarina del barco apresador sobre cómo se efectuó la captura de la Josefa, que coincide con la del capitán del barco apresado.

9.- Acusaciones hechas por el capitán Willis contra la Josefa:

- 1) salida de un puerto español para hacer esclavos en el norte del Ecuador;
- 2) irregularidad en los papeles;
- 3) que el sobrecargo era norteamericano y abandonó la lancha antes de que se entregase;
- 4) que el piloto, contramaestre, oficiales y la mayor parte de la

³⁸ AHN, Legajo 8030, despacho 3 de Camps, 22-VII-1819

Los primeros comisionados

tripulación eran norteamericanos;

5) no permitir la visita y contestar con fuego al requerimiento del barco británico.

10.- Recibo del Depósito de Negros de Freetown declarando que quedan en él 14 hombres, 8 mujeres y 6 niños de los apresados.

11.- Declaración de tres peritos sobre el estado de la fragata afirmando que su reparación para que estuviera en condiciones de emprender un viaje a Inglaterra costaría al menos 500 libras.

Camps interpreta estos datos para Madrid: la Josefa salió de Puerto Rico tres meses después del canje de ratificaciones, pero como éste no se publicó de Real Orden hasta el 9 de febrero de 1818, 11 días antes de que la Josefa se hiciese a la vela, cabe la posibilidad de que el capitán no tuviera conocimiento de la resolución definitiva, por lo que ante la duda, Camps cree que hay que pedir indulgencia ⁽³⁹⁾.

El día 22 de julio de 1819 se pidió la condena ⁽⁴⁰⁾. En noviembre del mismo año, Madrid pide a Camps explicaciones sobre este caso. Según Madrid, los interesados afirman no tener noticia del canje de las ratificaciones y escriben a Camps que admita el

³⁹ AHN, Legajo 8030, despacho 3 de Camps, 22-VII-1819

⁴⁰ AHN, Legajo 8030, despacho 5 de Camps, 21-VIII-1819

testimonio como prueba ⁽⁴¹⁾.

Camps contesta a Madrid informando de un nuevo detalle favorable a la tesis española. Según parece, el capitán apresador no tenía en su poder las instrucciones que exige el Tratado para efectuar el apresamiento o la visita al buque sospechoso. Ello da esperanzas para conseguir una sentencia absolutoria ⁽⁴²⁾.

En agosto de 1820, Camps escribe informando que aún no hay solución definitiva ⁽⁴³⁾. Es la última referencia a este caso que tampoco aparece en la lista de condenas del Tribunal elaborada por el siguiente juez español, que veremos más adelante.

2.6 Otros casos

2.6.1 Nuestra Señora de la Regla.- En agosto de 1819 se detuvo a otra goleta española, llamada Nuestra Señora de la Regla, matriculada en la Habana, con un esclavo a bordo.

Lefer no pudo participar en el juicio en calidad de juez por hallarse enfermo. Camps ocupó su lugar. El barco fue condenado, pero debido a la ausencia del juez, quedó abierta la posibilidad de apelación ante el Tribunal Mixto de la Habana.

Camps participa en el juicio porque teme que si se retrasa éste y empiezan las lluvias, el barco corra el riesgo de hundirse

⁴¹ AHN, Legajo 8024, Oficio de Palacio del 6-XI-1819

⁴² AHN, Legajo 8030, despacho 22 de Camps, 22-II-1820

⁴³ AHN, Legajo 8030, despacho 40 de Camps, 27-VII-1820

Los primeros comisionados

en el puerto y la tripulación el de enfermar. "El Tratado que dispone el modo de proceder la Comisión en caso de morir uno de los comisarios, nada previene para el caso de hallarse alguno enfermo. Sin embargo, espero que V.E. enterado de los antecedentes, aprobará que haya accedido en esta parte a las instancias del aprehensor y de los mismos comisarios" (44).

Durante el juicio, la tripulación del Regla, compuesta por 18 personas, declaró que el negro hallado a bordo no era esclavo, aunque afirmara serlo. Camps cree que es cierta la declaración del africano (45).

La cuentas de la venta del buque son las siguientes:

El buque se vendió en 400 libras
la carga se vendió en 670 libras, 18 chelines, 2 peniques
total 1.170 libras, 18 chelines, 2 peniques
A deducir 311 libras, 6 chelines, 6 peniques
total 759 libras, 11 chelines, 8 peniques
(el total queda en manos del secretario de la Comisión Mixta)
(46).

Cuando Lefer se restablece a principios del año siguiente,

44 AHN, Legajo 8030, despacho 6 de Camps, 21-VIII-1819

45 AHN, Legajo 8030, despacho 8 de Camps, 1-X-1819

46 AHN, Legajo 8030, despacho 14 de Camps, 30-XI-1819

Los primeros comisionados

envía una copia de la sentencia. Lamenta no haberla podido salvar por ser demasiado notorio su tráfico de esclavos y escribe que la tripulación salió para la Habana a bordo de una goleta que compraron en Sierra Leona, habiéndoles dado el Gobierno inglés 30 días de raciones y 3 libras de pasaje para cada uno (⁴⁷).

2.6.2 Goleta Fabiana.- Esta goleta entró detenida en Sierra Leona el 3 de octubre de 1819. Tenía 117 toneladas y una tripulación de 26 hombres. Había salido de la Habana con pasaporte para comprar 292 esclavos al sur del ecuador, pero fue detenida al norte con 12 hombres y una mujer a bordo, algunos de ellos asegurados con grillos.

En su juicio tampoco estuvo Lefer, también por motivos de salud, siendo sustituido por Camps. Fue condenada el 7 de octubre. De los 26 miembros de la tripulación, 19 enfermaron y uno de ellos, Manuel Fernández, murió. A su muerte se descubrió que su verdadero nombre era otro: Isidro Güell, natural de Villanueva en Cataluña, "siendo de notar que efectivamente la mayor parte de los marineros de los buques detenidos son otros que los que dice la lista de la tripulación" (⁴⁸).

El diario de navegación de la goleta Fabiana registra escuetamente la persecución de los cruceros británicos. En su

⁴⁷ AHN, Legajo 8030, despacho 8 de Camps, 1-X-1819

⁴⁸ AHN, Legajo 8030, despacho 11 de Camps, 30-XI-1819

Los primeros comisionados

última página escrita se lee: "A nuestra huida queda la tierra a la vista por la proa" (⁴⁹). La documentación hallada a bordo de los buques apresados por la Armada británica pasaba a manos del Tribunal. A finales de siglo, la documentación del Tribunal se envió a Londres y los papeles de los buques negreros se archivaron en el Public Record Office, donde ocupan 25 cajas.

El caso de la Fabiana es una excepción, pues la mayoría de los diarios de navegación que hemos consultado se interrumpen sin hacer mención a su encuentro con los buques británicos, bien por falta de tiempo, bien por que su rumbo y otros pormenores del viaje se falsificaban, como veremos más adelante, para no dejar constancia escrita del motivo real de su presencia en la costa africana.

Las cuentas de la venta de la Fabiana están más detalladas que las de la venta de la Regla.

El buque se vendió por 300 libras

La carga se vendió por 1.370 libras, 10 chelines, 2 1/2 peniques

total 1.670 libras, 10 chelines y 2 1/2 peniques,
de lo que hay que deducir:

- comisión al agente y al pregonero: 83 libras, 10 chelines, 1 penique
- al procurador: 18 libras, 1 chelín, 10 peniques
- al diputado para guardar el buque, tripularlo hasta que se vendió

⁴⁹ PRO, Legajo FO 315/71, papeles de la goleta Fabiana

Los primeros comisionados

y poner el cargamento en tierra ... 35 libras, 2 chelines, 7 peniques

- justiprecio del buque 10 libras, 10 chelines, 10 peniques

- almacenes 21 libras, 2 chelines, 0 peniques

- portes al almacén y guarda.... 20 libras, 11 chelines, 6 peniques

- gastos a la subasta... 9 libras, 116 chelines, 0 peniques

- derechos de Aduana ... 117 libras, 4 chelines, 0 peniques

- al oficial conductor (según costumbre)... 2 libras, 10 chelines, 0 peniques

total a deducir.... 318 libras, 8 chelines, 0 peniques

-quedó para entregar al secretario de la Comisión Mixta:

1.352 libras, 2 chelines, 2 1/2 peniques.

Lefer manda otra copia de la sentencia cuando se restablece como había hecho en el caso anterior.

2.6.3 Goleta Juanita.- Como en el caso de la Fabiana, esta goleta salió de la Habana despachada para el tráfico de esclavos al sur del ecuador, pero fue detenida al norte con nueve esclavos a bordo. Los hombres habían sido comprados en Quitta.

La goleta entró en el puerto de Sierra Leona el 30 de noviembre de 1819 y fue condenada el 12 de diciembre, sin recurrir al árbitro, ya que el juez había recuperado la salud. No había dudas sobre su culpabilidad.

Los papeles de la Juanita incluían: el registro del buque en

Los primeros comisionados

el puerto de La Habana, de donde sale despachado para la costa de África el 19 de julio de 1819 para verificar "la compra de negros bozales"; una lista de mercancías, entre las que figuran aguardiente de caña, pólvora, tabaco, carne de vaca, vino y galletas; una lista de 26 tripulantes; un pasaporte para efectuar la trata al sur de la línea del ecuador; una contraseña en pergamino para abandonar el puerto; un pasaporte autorizando al barco a comprar 373 esclavos; el contrato de los tripulantes, firmado por Domingo Macías, dueño de la goleta; un título de dominio de la misma; y el diario de navegación ⁽⁵⁰⁾.

Camps objetó a Madrid en contra del procedimiento seguido para condenar a esta goleta. Afirma que sólo se tomó declaración al contramaestre, cuando debía haberse hecho también con el cocinero, el dispensero, un marino y el primer piloto ⁽⁵¹⁾.

El producto de su venta ascendía a la cantidad de 361 libras, 14 chelines, 10 1/4 peniques, que, como de costumbre, guarda el secretario de la Comisión ⁽⁵²⁾.

2.6.4 Goleta Esperanza. - El 7 de enero de 1820 entraba en puerto la goleta Esperanza matriculada en Puerto Rico, con 130 toneladas de porte y con pasaporte para comprar 325 esclavos al sur del Ecuador

⁵⁰ PRO, Legajo FO 315/71, papeles de la goleta Juanita

⁵¹ AHN, Legajo 8030, despacho 13 de Camps, 30-XI-1819

⁵² AHN, Legajo 8030, despacho 29 de Camps, 28-III-1820

Los primeros comisionados

(⁵³). En el momento de la detención llevaba a bordo 40 esclavos, según Camps (⁵⁴) y 39, según Lefer (⁵⁵). De éstos, 12 eran hombres, 13 mujeres, 12 niños y 3 niñas.

En la captura hubo un enfrentamiento armado en el que murieron dos marinos españoles. Según los comisionados españoles, los botes británicos se acercaron sin enarbolar la bandera de su país.

De esta goleta y de las sucesivas capturas condenadas por el Tribunal Mixto no se envían las cuentas.

La venta de la Esperanza está anunciada en el primer número de The Royal Gazette & Sierra Leone Advertiser, del 2 de agosto de 1817. Bajo la rúbrica "FOR SALE", se lee: "The good ship Esperanza, of the burden of 200 tons or thereabouts. Foreign built, and condemned in the Viceadmiralty Court of this Colony, for a breach of the Slave Abolition Acts.

She is new sheathered: well formed, and excellently adapted for the timber or rice trade; and it is entitled to a British Register.

For inventories and further particulars apply to KENNETH MACAULAY, Agent for Captors" (⁵⁶).

Sobre los particulares de la venta de buques negreros

⁵³ PRO, Legajo FO 315/71, papeles de la goleta Esperanza

⁵⁴ AHN, Legajo 8030, despacho 17 de Camps, 7-I-1820

⁵⁵ AHN, Legajo 8030, despacho de Lefer, 21-I-1820

⁵⁶ PRO, Legajo CO 271/1, The Royal Gazette and Sierra Leone Advertiser, nº 1, 2 de agosto de 1817, pág. 4

Los primeros comisionados

condenados en Sierra Leona volveremos más adelante.

2.6.5 Goleta La Voladora.- La goleta Nuestra Señora de las Nieves, alias La Voladora tenía 99 toneladas. Estaba matriculada en Cuba, llevaba 25 hombres de tripulación y pasaporte para efectuar la trata al sur del ecuador.

Fue capturada a dos millas de Gallinas con 122 africanos a bordo, de ellos 24 hombres, 22 mujeres, 44 niños y 32 niñas. Todos habían sido comprados en el estuario de río Gallinas. El capitán se arrojó al agua por la noche y en el juicio se le supone muerto. Fue condenado sin división de los jueces (57).

De nuevo, los datos sobre el buque no coinciden en los despachos de Lefer y Camps (58).

2.6.6 Bergantín Goleta Francisco.- Detenido en Río Pongo, con 69 esclavos a bordo, matriculado en La Habana, con pasaporte para efectuar la trata al sur del ecuador, detenido al norte. En el momento de la detención, el capitán y el sobrecargo estaban en tierra y en tierra se quedaron. Fue condenada sin división de los jueces. "El caso de esta goleta es tan claro -escribió Lefer- que no me ha sido posible salvarla" (59).

57 AHN, Legajo 8030, despacho 18 de Camps, 7-I-1820

58 AHN, Legajo 8030, despacho de Lefer, 21-I-1820

59 AHN, Legajo 8030, despacho 26 de Camps, 28-III-1820

Los primeros comisionados

2.6.7 Goleta Gazeta.- Entró en el puerto de Freetwon en marzo de 1820. Procedía de Matanzas, de donde había salido el 21 de noviembre de 1819, y estaba destinada al sur del ecuador. Fue detenida al norte, con 81 esclavos, según Camps ⁽⁶⁰⁾ y 82 , según Lefer ⁽⁶¹⁾. Tenía un porte de 76 toneladas. Estaba autorizada a comprar hasta 190 esclavos al sur del ecuador. Fue condenada dos días después de entrar en el puerto sin división de los jueces.

La Gazeta llevaba 100 piezas de algodón para cambiar por esclavos, así como pañuelos, tabaco, machetes, hachas y aguardiente de caña. También llevaba barras de hierro, así como vino, galleta y carne de vaca para la tripulación ⁽⁶²⁾.

2.6.8 Goleta Montserrate.- Es el último caso de que se ocupan Camps y Lefer. La goleta tiene matrícula de La Habana y un porte de 58 toneladas. Su pasaporte la autorizaba a comprar 154 esclavos al sur del ecuador. En el momento de la detención tenía 84 a bordo. De los 17 tripulantes, murieron 11, aunque los despachos no mencionan la causa ⁽⁶³⁾. El diario de navegación de Montserrate especifica que el 17 de marzo de 1820 se encontraba anclada en el estuario del río Gallinas, junto a la goleta Emprendedora, comprando víveres. Cinco días después, el sábado 22 se sublevó la tripulación "dejando -

⁶⁰ AHN, Legajo 8030, despacho 27 de Camps, 28-III-1820

⁶¹ AHN, Legajo 8030, despacho de Lefer, 1-IV-1820

⁶² PRO, Legajo FO 315/71, papeles de la goleta Gazeta

⁶³ AHN, Legajo 8030, despacho 55 de Camps, 30-X-1820

Los primeros comisionados

según la última frase escrita en el diario de navegación- el buque abandonado a la intemperie con sólo los oficiales" (64).

2.7 Ecos de la guerra de independencia en América

En abril de 1820, el crucero inglés Mirmidon apareció en Freetown con dos goletas españolas, Ana María y María del Carmen, que habían sido apresadas en alta mar por un barco insurgente, el Arrogante. Los tres barcos fueron detenidos por el Mirmidon. La goleta María del Carmen, matriculada en Matanzas pudo continuar su viaje, según Camps (65), pero no así la Ana María, con matrícula de Santiago y despachada para comprar esclavos al sur del ecuador.

En la versión de Lefer, las dos goletas fueron llevadas a Sierra Leona, donde se encontraban detenidas hasta que no pagaran la tercera parte del valor del buque y de la carga. Lefer se indigna de que "se suelte al pirata y se tienen las presas" (66), lo que le sirve de pretexto para describir el comportamiento de la marina inglesa al atacar a los barcos españoles: "No se puede ponderar la rapacidad de los Oficiales Ingleses contra nuestros Buques y de las demas Potencias en esta Costa. Entran en los rios con sus lanchas armadas; atacan a los navios de noche y sin bandera, y si estos, pensando que son Insurgentes, se resisten, los

64 PRO, Legajo FO 315/71, papeles de la goleta Montserrate

65 AHN, Legajo 8030, despacho 41 de Camps, 20-VI-1820

66 AHN, Legajo 8030, despacho de Lefer, 7-III-1820

Los primeros comisionados

acuchillan, de modo que ha havido muertos y eridos y es un dolor. A los Oficiales detenidos les quitan los Instrumentos, los mapas, las provisiones y demas cosas que les pertenecen. y no hacen parte del cargamento, en una palabra les tratan peor que si fuesen prisioneros de guerra" (67).

Lefer propone en la misma carta: "Combendria que S.M. para proteger sus vasallos de los Corsarios Insurgentes que andan en esta Costa y tambien de los actos arbitrarios de la oficialidad Inglesa embiase en estos mares uan Embarcacion de Guerra cualesquiera, del contrario unos u otros arruinaran nuestro comercio en esta Costa (el que es licito) y no deja de ser considerable" (68).

No hay ninguna otra referencia en la correspondencia a este comercio efectuado por españoles.

Sí hay, en cambio, noticias referentes a otros buques de la América insurgente, que según Lefer son cada día más numerosos en la zona (69), en general goletas con cañones de 12 a 18 (70).

2.8 La tripulación de los buques negreros

Los tripulantes de los buques negreros conducidos a Sierra Leona

67 AHN, Legajo 8030, despacho de Lefer, 16-II-1820

68 Ídem

69 AHN, Legajo 8030, despacho de Lefer, 20-V-1820

70 AHN, Legajo 8030, despacho de Lefer, 10-V-1820

Los primeros comisionados

eran mantenidos con fondos de la Comisión, de acuerdo con el siguiente criterio: "Las tripulaciones de los buques detenidos no tienen bebida alguna, y solamente una libra de carne y una de arroz malo sin pan de modo que todos los días caen enfermos, el hospital esta lleno de ellos, de 36 murieron 9 y los demas no tienen cara humana, es una lastima. he representado varias veces sin efecto, no hacen caso de nadie", se queja Lefer (⁷¹).

Los que no estaban en el hospital daban bastantes problemas. "Hay diariamente dificultades entre los españoles y marineros de otras naciones que yo no puedo juzgar porque no son competentes con mi destino y sí de las atribuciones de un Consul General" (⁷²).

Al principio, los detenidos a la espera de juicio no estaban en la cárcel, sino a disposición del juez español, pero la irregularidad de su comportamiento alteró este sistema.

Según Camps, Lefer autorizó, en diciembre de 1819, que se dieran raciones y 12 pesos fuertes para la travesía hacia La Habana a un español que al final no se embarcó. Más adelante, volvió a autorizar el mismo gasto para la misma persona (⁷³).

A partir de enero de 1820, los detenidos encomendados al juez español comenzaron a causar desórdenes: "Riñendo por cuadrillas, a palos y pedradas, por calles y tabernas, con los Negros del país,

⁷¹ AHN, Legajo 8030, despacho de Lefer, 16-II-1820

⁷² Ídem

⁷³ AHN, Legajo 8030, despacho 35 de Camps, 26-V-1820

y con otros marineros foráneos" (74).

"Es positivo que un día oí, con mis propios oídos, que D. Francisco Lefer estaba diciendo a voces a uno de ellos desde la galería de su casa, que matase, a otro, Americano, que le estaba dando palos" (75). Finalmente, el gobernador de la colonia intervino y privó a los comisionados españoles de la autoridad que tenían sobre los marineros españoles.

Para el viaje de repatriación de las tripulaciones se daban 30 días de ración (a razón de una libra de carne y una galleta diaria) y una cantidad de dinero que oscilaba entre 10 y 12 pesos fuertes para el precio del pasaje.

En mayo de 1820, la situación de los marinos españoles, según Lefer, es la siguiente: "Muchos han muerto tanto por el clima, como por la poca y mala ración que les dan, los que quedan no tienen cara humana, y los querían enviar a una muerte segura embarcándolos para una de las islas del Cabo Verde. G. á D. he logrado desvaratar dicho plan; algunos han podido pasar a la Barbada; aún quedan unos 25, y aprovecharé de la primera oportunidad para embarcarlos. Da lástima el verlos, la ración de una libra de mala carne y otra de arroz (que muchas veces no se puede comer de malo) sin bebida, ni legumbres, no es suficiente para mantener hombres acostumbrados a comer bien a bordo de sus buques" (76).

74 Ídem

75 Ídem

76 AHN, Legajo 8030, despacho de Lefer, 10-V-1820

Los primeros comisionados

Para lograr que estos marinos españoles fueran enviados a Cuba, Lefer envió una nota al gobernador. "Mandar los españoles a Cabo Verde es ilegal ya que no son prisioneros de guerra, sino violadores de la ley que deben ser juzgados en su patria", escribió, pidiendo que se les mande a Cuba (⁷⁷).

Al final, éstos se embarcaron en una goleta holandesa, decomisada, que había comprado el español Isidro Mollet. A su bordo subieron los 28 españoles que quedaban en la colonia, excepto el mencionado antes, que se benefició dos veces de la autorización de Lefer para recibir dinero para el pasaje (⁷⁸).

2.9 Otras comisiones mixtas

Además de la Comisión Mixta anglo-española para la represión del tráfico de esclavos, comenzaron a funcionar en Sierra Leona otras dos Comisiones de igual carácter que Gran Bretaña había establecido con Portugal y con Holanda. Los comisionados de esta última llegaron en agosto de 1819 (⁷⁹).

A finales de 1820, Camps hace una reseña de las capturas de buques que han sido juzgados por estos tres Tribunales Mixtos: siete buques españoles con 335 esclavos a bordo; tres buques

⁷⁷ AHN, Legajo 8030, Carta al Gobernador de Sierra Leona, 16-III-1820, anexo al despacho del 10-V-1820

⁷⁸ AHN, Legajo 8030, despacho 16 de Camps, 22-XII-1819

⁷⁹ AHN, Legajo 8030, despacho 20 de Camps, 31-I-1820

Los primeros comisionados

portugueses con 98 esclavos; y tres holandeses con 42 esclavos. En total, trece barcos capturados y 475 esclavos emancipados.

También se había visto algún buque francés dedicado a la trata: "Los oficiales de las goletas españolas confiscadas me han hablado comunmente de algún frances que estaba tratando con esclavos al mismo tiempo y en el mismo parage que ellos. Pero como conservan el derecho de no ser visitados, y el Tribunal Superior del Almirantazgo ha pronunciado varias sentencias fatales contra algunos infractores de este derecho, pueden hacer el tráfico sin ser molestados", escribe Camps (80).

También en este caso, la opinión de Lefer difiere. Dos meses más tarde que Camps afirma: "La Marina Inglesa parece determinada a detener todos los barcos franceses que encuentren; quieren negros y para lograrlos atropellan con todas las naciones" (81).

La represión de la trata la efectuaban principalmente los cruceros ingleses, pero en alguna ocasión participó algún barco americano o francés, aunque éstos, según Camps, iban sobre todo de inspección (82).

Normalmente, los cruceros no atacaban a las factorías de esclavos, sino a los barcos negreros cuando estaban en alta mar. Sin embargo, al menos en una ocasión, hubo expedición inglesa al río Pongo para castigar a los negreros de aquellas orillas por una

80 AHN, Legajo 8030, despacho 19 de Camps, 31-I-1820

81 AHN, Legajo 8030, despacho de Lefer, 16-III-1820

82 AHN, Legajo 8030, despacho 63 de Camps, 28-I-1821

Los primeros comisionados

escaramuza contra los ingleses. Los británicos destruyeron la factoría del negrero Curtis, de nacionalidad inglesa. Ello da pie a Camps para afirmar: "Este hecho no coincide mucho con las esperanzas de civilizar a los Negros con su influencia, que alimenta la Inglaterra" ⁽⁸³⁾.

2.10 Camps y Lefer: una relación turbulenta

El funcionamiento normal de la Comisión Mixta quedó alterado a raíz de las pretensiones de Lefer de que quedara en su poder la mitad de los fondos de la Comisión, obtenidos mediante la venta en subasta de los buques condenados y de su carga.

Como las presas españolas no fueron muchas durante este periodo, y Camps, como árbitro, siguió participando en las labores de la Comisión, su funcionamiento no se vio totalmente interrumpido. Sin embargo, el trabajo de los comisionados españoles estuvo mediatizado por el enfrentamiento que mantuvieron entre ellos desde poco después de su llegada.

Durante los primeros meses, la única anomalía era la duplicación de la correspondencia, pues ambos escribían sobre los mismos sucesos sin dar nunca versiones coincidentes. En febrero de 1820, Camps informa que pasó un oficio a Lefer proponiéndole que unificaran el criterio para simplificar la correspondencia. Afirma

⁸³ AHN, Legajo 8030, despacho 45 de Camps, 21-VII-1820

Los primeros comisionados

que no obtuvo contestación ⁽⁸⁴⁾.

A finales de marzo, la situación se ha enrarecido aún más y Camps informa a Madrid sobre el comportamiento de su compatriota: Lefer ha ido acumulando deudas en la colonia. Debe 30.000 reales de vellón al gobernador y otros tantos a los fondos de la Comisión. Después, había vuelto a solicitar más dinero. Cuando éste se lo negó, pidió que se le entregase la mitad de esos fondos en concepto de custodia. Ante la segunda negativa del juez británico, Lefer había roto todo contacto extraoficial con los ingleses ⁽⁸⁵⁾.

A partir de su despacho número 33, Camps pierde todas sus reservas diplomáticas y entra en pormenores sobre el punto en que se encuentran sus relaciones: "El 24 de febrero, estando con el frío de la fiebre, vino á insultarme y provocarme", escribe sobre Lefer, "por haber querido intervenir en la formación de una nota que habíamos firmado ambos el 23, para la suministracion de raciones y alojamiento a los prisioneros Españoles, proponiéndome un desafío, por la segunda vez desde que llegamos a esta colonia" ⁽⁸⁶⁾.

A continuación, Camps se remonta a la historia de sus relaciones desde que llegaron a Freetown: "Apenas habíamos llegado aquí cuando descubrió la pretensión de conocer exclusivamente, sin ninguna participación mía, de todos los asuntos dependientes de la

⁸⁴ AHN, Legajo 8030, despacho 23 de Camps, 5-II-1820

⁸⁵ AHN, Legajo 8030, despacho 30 de Camps, 28-III-1820

⁸⁶ AHN, Legajo 8021, despacho 33 de Camps, 6-V-1820

Los primeros comisionados

Comisión" (87). Más adelante añade: "Al principio esperé poder reducirle amigablemente a la razón. Su enfermedad obvió después toda discusión sobre el particular. Pero quando llegó ultimamente a darme á conocer que estaba resuelto a todo para salir con su intento, me halle puesto en un conflicto en que toda la ventaja estaba de su parte. Mientras él se demostraba pronto á abandonarse a qualquiera publicidad para sostener su pretensión, yo no podía separarme un instante de las consideraciones que exige el decoro nacional en pais extranjero, ni dexar de tener presente los prejuicios que resultaran de que el gobierno, la marina y el público, viesen entre los Comisarios Españoles que reynaba la controversia y la desunión" (88).

Y en otra parte de la carta: "Acabó por indisponerse y romper con todos, sin excluir a los Comisarios Ingleses sus Colegas. De resultas quedaron introducidas en nuestras relaciones con el gobierno una aversión declarada, y la discordia en la Comisión Mixta" (89).

Al ver como iban las cosas, Camps escribió el citado oficio del 3 de febrero para ponerse de acuerdo entre ellos, apoyándose en la prioridad de que las dos únicas cartas recibidas desde Madrid en todo ese tiempo fueran dirigidas a su nombre.

La contestación de Lefer a Camps llegó en francés. Camps

87 Ídem

88 AHN, Legajo 8021, despacho 33 de Camps, 6-V-1820

89 Ídem

Los primeros comisionados

traduce algunos párrafos: "Llama acto arbitrario e incivil; ambicioso y usurpación criminal, el haber yo verificado la lista de los prisioneros Españoles existentes. Me acusa de quererle usurpar sus atribuciones" (90).

Alegando desconcierto, Camps pregunta a Madrid: "Dígnese V.E. pronunciar si los términos de arbitrario é incivil; si el imputarme que soy culpable hacia él, y quiero usurpar sus atribuciones; si el amenazarme de que pondrá un freno á mi ambición y usurpación criminal, son un modo de explicarse propio del decoro requerido en este género de escritos, y del conocimiento peculiar de todo hombre urbano.

Sírvase V.E. pesar bien su declaración de que no quiere tener en adelante ningún punto de contacto particular con las Autoridades Inglesas de esta Colonia, y no podrá dexar de atribuirle mas pronto a impresiones nacionales adquiridas en Francia, que a los motivos con que la escuda.

¿Puede haber idea más nueva que la de romper el trato con el Gobernador, con el Justicia Mayor, y los demas empleados del pays, porque callan (dice) sobre los actos arbitrarios de la marina Inglesa, en que nada tienen que ver?" (91).

En sucesivas cartas, menos apasionadas que ésta, Camps explicará que cree tener preferencia sobre Lefer por méritos, porque su nombre en las Reales Ordenes está puesto en primer lugar

90 Ídem

91 AHN, Legajo 8021, despacho 33 de Camps, 6-V-1820

Los primeros comisionados

y porque no cree ver nada en el Reglamento de las Comisiones Mixtas acerca de la precedencia de los jueces sobre los árbitros ⁽⁹²⁾.

Algunos de los datos sobre el comportamiento del juez aparecen en su propia correspondencia y corroboran algunas de las acusaciones de Camps. Sobre las deudas, Lefer escribe: "He dado cuenta á V.E. en su tiempo que no teniendo recursos tube que valerme de la buena voluntad de este Sr. Gobernador" ⁽⁹³⁾. Porque, según explica más adelante, "En tocante a nuestros sueldos y viéndome sin medios algunos nos hemos visto en la precisión de acudir de oficio a la Comision mixta de esta Colonia para que sobre los fondos que tiene en Caja, el Secretario, procedentes de la venta de las tres Goletas Españolas y de sus cargamentos, se nos pague 375 libras á cuenta del sueldo que S.M. se dignara señalarnos y habiendolo consentido la Comisión mixta, lo participo á V.E. deseando que merezca su aprobación; de ese modo no faltaremos y habiendo aqui fondos, tal vez V.E. preferiria que cobremos aqui, parte, de nuestro sueldo" ⁽⁹⁴⁾.

Lefer también informó por su cuenta de sus relaciones con Camps en un despacho del 7 de marzo de 1820. En él, adjunta la carta a la que aludió el árbitro, pidiéndole ponerse de acuerdo para redactar la correspondencia y copia de su respuesta: "Su carta", contesta a Camps, "me parece dictada por un falso amor

⁹² AHN, Legajo 8030, despacho 34 de Camps, 26-V-1820

⁹³ AHN, Legajo 8030, despacho de Lefer, 30-XI-1819

⁹⁴ AHN, Legajo 8030, despacho de Lefer, 30-XI-1819

Los primeros comisionados

propio, y con una imaginacion producto de la enfermedad que le ataca" (95).

El juez español niega a Camps el derecho de escribir a Madrid, ya que no es más que el árbitro y le acusa de que salirse de su papel es atentar contra las normas dictadas por el rey. En el mismo despacho adjunta una copia de la carta dirigida al comisario británico en la que desautoriza a Camps en virtud del artículo tercero del reglamento.

Dos meses más tarde, Lefer confirma por escrito su aislamiento en la colonia: "El Comisario Juez de Holanda y yo, encontramos en las autoridades de esta Colonia y en los Comisarios Británicos una Conducta tan arbitraria, y tan opuesta al Tratado; pero, ni uno ni otro, consentiremos nunca (como lo hacen los comisionados de arbitración) en que estos les manden y obren de un modo tan despotico y arbitrario, como es opuesto a dicho Tratado y a los intereses de nuestros Gobiernos" (96).

Más adelante insiste: "El Juez de Holanda y yo no podemos oponer mas armas que las de las protestas, pero es sumamente desagradable el verse a cada paso atropellados por los arbitros que los Comisarios Britanicos han llamado consigo, porque encuentran en ellos una adulacion y flaqueza" (97).

Francisco Lefer había ido a Serra Leona a hacer méritos para

95 Ídem

96 AHN, Legajo 8030, despacho de Lefer, 10-V-1820

97 Ídem

Los primeros comisionados

su retiro. En su segunda carta escribe: "Procurare cumplir con mi obligación hasta la época que debera cesarse el trafico de esclavos (y sera en dia 31 del 10 de 1820). he venido aqui bajo la palabra del Excmo. Sr. Marques de Casa Yrujo (ministro que fue) que yo no me quedaria mas tiempo en este pays" (98).

Lefer alienta la esperanza de ser nombrado cónsul como recompensa: "Buelvo á suplicar á V.E. se sirva concederme los honores de Consul General tanto en premio de mis antiguos servicios, como de los actuales en tanto llega a vacar un Consulado general, el de Marsella o de Bayona en Francia" (99).

Esta petición es constante en todas sus cartas junto a la de que hagan secretario suyo a su hijo Adolfo. "Igualmente espero que V.E. con motivo de mi mala salud, y no pudiendo hacer todas las escrituras que exige mi destino, se sirva permitir que mi hijo Adolfo, que esta aqui conmigo, haga de Secretario mio (como lo tienen los demas Jueces con el sueldo (cualesquiera) que S.M. se digne concederle, como tal Secretario" (100).

Esto explica que el afán burocrático de Camps fuera una fuente de inquietud para Lefer que insiste sobre el nombramiento en otras cartas en las que enumera los idiomas que habla: "Castellano, Ingles y Frances" (101), (102).

98 AHN, Legajo 8030, despacho de Lefer, 31-X-1820

99 AHN, Legajo 8030, despacho de Lefer, 21-I-1820

100 Ídem

101 AHN, Legajo 8030, despacho de Lefer, 5-II-1820

Los primeros comisionados

De él dice Camps: "Su hijo de 20 años no habla mas lengua que la francesa" (¹⁰³).

En Madrid, el gobierno parece haber olvidado la existencia de la Comisión Mixta. Las cartas procedentes de Sierra Leona no son casi nunca contestadas. Tanto Camps (¹⁰⁴), como Lefer (¹⁰⁵) se extrañan de ese olvido.

Una de las últimas cartas de Lefer dice que sólo ha recibido contestación a dos de sus despachos. "No se á que atribuir tan largo silencio", escribe (¹⁰⁶).

Los comisionados no fueron tan siquiera informados del cese del duque de San Fernando y de Quiroga a quien dirigían sus despachos. Camps asegura que se ha enterado del cese por "comentarios" y recuerda que en diciembre de 1820 han transcurrido once meses sin recibir noticias de Madrid (¹⁰⁷).

Sólo en otras dos ocasiones recibe Camps carta de la Secretaría de Estado. El 5 de febrero de 1820 escribe que se ha enterado del aumento de sueldo a 100.000 reales (¹⁰⁸). El 15 de julio del mismo año comunica a Madrid que le ha llegado el despacho

¹⁰² AHN, Legajo 8030, despacho de Lefer, 31-VIII, 1820

¹⁰³ AHN, Legajo 8030, despacho 59 de Camps, 25-XI-1820

¹⁰⁴ AHN, Legajo 8030, despacho 59 de Camps, 25-XI-1820

¹⁰⁵ AHN, Legajo 8030, despacho de Lefer, 25-II-1821

¹⁰⁶ AHN, Legajo 8030, despacho de Lefer, 25-II-1821

¹⁰⁷ AHN, Legajo 8030, despacho 58 de Camps, 8-XII-1820

¹⁰⁸ AHN, Legajo 8030, despacho de Camps del 5-II-1820

Los primeros comisionados

que le informa de que su sueldo ha sido reducido de nuevo a 80.000 reales.

Esa es la respuesta a las constantes peticiones de aumento de sueldo. Lefer, por su parte, se siente humillado porque con la reducción ambos pasan a cobrar la misma cantidad (¹⁰⁹).

Este silencio contrasta con la información constante que recibe el juez británico del Tribunal sobre la marcha de la trata clandestina durante todo el siglo. El Foreign Office remite con periodicidad mensual copias de los informes que recibe del consulado británico en La Habana y copias también de las denuncias efectuadas por la embajada británica en Madrid sobre las expediciones negreras que Londres cree que se organizan en algunos puertos de España (¹¹⁰).

2.11 Regreso a España

Por fin llegó el día en que el Tratado decretaba el cese total del tráfico de esclavos. Con él llegaba, aparentemente, el fin de la comisión que había llevado a Camps y Lefer a aquella pionera colonia inglesa en un mundo que les resultaba hostil.

En diciembre de 1820, Camps escribe que hace ocho meses que no llega ningún barco capturado, aunque hay tantos barcos traficando

¹⁰⁹ AHN, Legajo 8030, despacho de Lefer, 13-VIII-1820

¹¹⁰ PRO, Legajos FO del 315/1 al 315/11

Los primeros comisionados

con esclavos como en el tiempo en que la trata era legal ⁽¹¹¹⁾.

Según la prensa de Sierra Leona, hay mucho tráfico ilegal, pero los negreros han aprendido la lección y llevan bandera de Estados Unidos para que no puedan ser visitados o no cargan los barcos hasta estar seguros de poder zarpar o echar a los esclavos inmediatamente.

Para Camps no merece la pena continuar manteniendo la Comisión por los gastos que tiene y el poco fruto que produce. "En tanto que las naciones negras subsistan en el estado de barbarie en que se hallan, del que no es probable que salgan por ahora, una cabal abolición del Tráfico de Negros, debe considerarse como un sueño" ⁽¹¹²⁾.

En su siguiente despacho explica que sería mejor que las funciones finales de la Comisión se agregasen a la Legación o al Consulado español en Londres, a modo de tribunal de apelación. Propone una modificación del reglamento por la que el juez inglés en Sierra Leona lo fuera de primera instancia. Si hubiera disconformidad, se revisaría la sentencia en Londres. Ello sería más cómodo, más rápido y más barato ⁽¹¹³⁾. En el mismo despacho Camps pide la jubilación y que se le conceda autorización para volver a España.

¹¹¹ AHN, Legajo 8030, despacho 53 de Camps, 30-X-1820

¹¹² AHN, Legajo 8030, despacho 53 de Camps, 30-X-1820

¹¹³ AHN, Legajo 8030, despacho 54 de Camps, 30-X-1820

Los primeros comisionados

En una de sus últimas cartas escribe que ya no hay españoles que trafiquen con esclavos en la costa que interesa a los ingleses. "Podemos así esperar que las operaciones combinadas de los cruceros Ingleses y Americanos, á los cuales podemos añadir ahora los Franceses, junto con los juicios de las Comisiones mixtas, han desterrado sobre manera este comercio criminal de la línea de la Costa más frecuentada hasta ahora por los Negreros" (¹¹⁴).

El 5 de abril de 1821 se le concedió licencia para volver a España a restablecer su salud (¹¹⁵). A Lefer, en cambio, se le comunica con fecha 14 del mismo mes que no se le puede conceder permiso de traslado a España en vista del ya concedido a Camps (¹¹⁶). Quizá fue un premio inesperado a su anglofobia, que en cambio no se vio compensada económicamente, pues en lo relativo al sueldo se le ordenó atenerse a la cantidad de 80.000 reales rebajada en enero de 1820 (¹¹⁷).

2.12 Vacío de representación

Desde abril de 1821, la documentación española presenta lagunas importantes. En mayo, Lefer escribe explicando que ha resuelto

¹¹⁴ AHN, Legajo 8030, despacho 61 de Camps, 28-I-1821

¹¹⁵ AHN, Legajo 8039, Historia de los Comisionados españoles en Sierra Leona

¹¹⁶ AHN, Legajo 8030

¹¹⁷ AHN, Legajo 8021

Los primeros comisionados

unilateralmente regresar a España a restablecer su salud ⁽¹¹⁸⁾ y en julio de ese año se encuentra en la península ⁽¹¹⁹⁾.

En Madrid escribe aún dos cartas más. La primera para pedir una prórroga de un año antes de volver a Sierra Leona ⁽¹²⁰⁾. La segunda para pedir más dinero para el viaje y el nombramiento de su hijo Adolfo como escribiente ⁽¹²¹⁾.

Acompañando a Lefer, en sustitución de Camps, Madrid nombra a Miguel Cuff. Ambos tendrán un sueldo de 90.000 reales anuales ⁽¹²²⁾. Adolfo María Lefer es, al fin, nombrado escribiente de la Comisión (sin especificar sueldo) ⁽¹²³⁾.

Pero ninguno irá ya a Sierra Leona. "La Historia de los Comisionados Españoles en Sierra Leona" ⁽¹²⁴⁾, un documento de un folio de extensión, redactado en 1823, informa que ese año dejó de existir la Comisión. Hasta el nombramiento de Fabricio Potestad en 1845 transcurren 24 años en los que el Tribunal Mixto funcionó sin representación española. Los años en que, como veremos, se producen la mayor parte de las condenas del Tribunal.

118 Ídem

119 AHN, Legajo 8039, Historia de los Comisionados españoles en Sierra Leona

120 AHN, Legajo 8021, Carta de Lefer del 8-VI-1822

121 AHN, Legajo 8016

122 AHN, Legajo 8016

123 AHN, Legajo 8021

124 AHN, Legajo 8039

Los primeros comisionados

Londres, en cambio, mantuvo celosamente el funcionamiento del Tribunal. Cuando en 1825 tanto el juz británico, Williams, como el árbitro, Hamilton, regresaron a Gran Bretaña de permiso, el Foreign Office escribe insistiendo en que las vacantes se cubran rápidamente. El juez y el árbitro deben ser sustituidos por el gobernador de la colonia y por el teniente gobernador. En su defecto, por el principal magistrado local y su secretario (125).

Durante estas dos décadas largas en que no hay parte española en el Tribunal de Freetown, se presenta una iniciativa británica para que la Comisión Mixta se instale en la isla de Fernando Poo. La propuesta finalmente no se llevó a cabo por reticencias españolas, como veremos, pero en 1827 el Foreign Office dio órdenes para que un buque de guerra se trasladara a Fernando Poo a fin de erigir una residencia adecuada para albergar al Tribunal y a sus miembros y construir barracas para recibir en ellas los esclavos que fueran emancipados y las tropas necesarias para defender el establecimiento de los nativos (126).

125 PRO, Legajo FO 315/2, 4 de octubre de 1825

126 PRO, Legajo FO 315/2, 22 de enero de 1827

CAPÍTULO III

El informe Potestad

Estudio de los datos ofrecidos por la lista de los barcos capturados y
juzgados en Sierra Leona de 1818 a 1845, elaborada por el juez español
de la Comisión Mixta en 1845

3.1 Un nuevo nombramiento

En 1845, el gobierno español nombra a Fabricio Potestad juez del Tribunal Mixto de Sierra Leona (¹). Son escasas las noticias que ofrece la documentación consultada sobre el Sr. Potestad, aunque sabemos que había estado previamente en la costa de África occidental (²).

Su nombramiento cubre una plaza que había estado vacante desde 1822. Durante esos 23 años, el tribunal Mixto continuó juzgando los barcos de nacionalidad española apresados por los británicos cerca de la costa occidental de África, pero los juicios se efectuaron sin participación española. Como hemos mencionado, en 1826, Londres trató de trasladar a la isla de Fernando Poo el Tribunal Mixto, pero el proyecto quedó finalmente descartado en 1833, aunque se había construido la infraestructura que debía albergar a la institución. En el capítulo VII nos ocuparemos con más detalle del desarrollo de las negociaciones diplomáticas que tuvieron lugar entre ambas naciones por la soberanía de esta isla.

Entre 1822 y 1845, llegaron a Madrid con regularidad las protestas diplomáticas británicas acusando a las autoridades de Cuba de lenidad e indiferencia en la represión de la trata. Y no sólo en La Habana se hacía "la vista gorda". Numerosas denuncias

¹ AHN, Legajo 8024-2

² AHN, Legajo 8041-8042, 6 de febrero de 1841

británicas se refieren a buques negreros equipados en puertos españoles. En 1841, el bergantín Diana sale equipado para la trata del puerto de Cádiz. El crucero inglés Saracen lo apresó en agosto, cerca de Gallinas ⁽³⁾.

El Diana ya tenía un largo expediente en los archivos británicos. Había sido condenado en Sierra Leona en 1826 cuando se llamaba Iberia. El barco lo había comprado después de la condena un comerciante gaditano, Felipe Vitorio, que lo equipó de nuevo para la trata. El bergantín salió de Cádiz el 17 de julio de 1840 con destino a Trinidad. Londres quiere que Madrid castigue al funcionario responsable de que el buque saliera equipado para la trata ⁽⁴⁾.

También en estas fechas, los abolicionistas aseguran que las islas Canarias se empleaban como depósitos de esclavos, aunque en menor escala que Cabo Verde, antes de cruzar el Atlántico ⁽⁵⁾.

En mayo de ese mismo año, el bergantín Vanguardia sale de Cádiz y es apresado frente a Gallinas ⁽⁶⁾. Ambos barcos, entre muchísimos otros, son condenados en Freetown por el juez británico del Tribunal Mixto. Al fin, en 1845 el gobierno español se decide

³ AHN, Legajo 8028

⁴ PRO, FO 315/6, 8 de febrero de 1841

⁵ **Exposition of the African Slave Trade from the year 1840 to 1850, inclusive. Prepared from official documents, and published by the direction of the representatives of the religious society of friends, Philadelphia, 1851, pág. 23**

⁶ AHN, Legajo 8028

a cubrir la vacante de Sierra Leona.

En esta ocasión, la Comisión Mixta tiene ya una larga historia. La mayor parte de los buques negreros capturados por los cruceros británicos fueron trasladados a Sierra Leona para ser juzgados, ya que los esfuerzos represivos británicos se concentraron frente a la costa occidental de África, que desde 1819 tenía una estación separada en la zona (⁷).

Fabricio Potestad no se embarcó a la aventura como sus antecesores para inaugurar una experiencia nueva. Existía el precedente de 1819-21 y una montaña de quejas británicas vividas en la península como agravios de una potencia rival e interesada en minar a España. Fabricio Potestad recibe unas instrucciones concretas donde se le explica lo que se espera de él.

3.2 El temor a la "dominación británica"

Las presiones británicas contra la trata clandestina de esclavos con destino a América fueron interpretadas en España como símbolo de las maquinaciones de su tradicional rival marítimo para hundir los restos del naufragio del imperio español.

Mucho dependía de Cuba en la península. Especialmente una parte importante de la economía, hemos hablado de ello en el capítulo I, y otra, no menos importante, del orgullo nacional.

⁷ BETHELL, Leslie: The Mixed Comissions for the suppression of the transatlantic slave trade in the nineteenth century, en Journal of African History, VII, I, pág. 83

Antes de referirnos a las instrucciones que llevaba bajo el brazo el nuevo representante español en las tierras africanas de S.M. británica, puede resultar ilustrativo leer un manuscrito elevado al gobierno de Madrid por la Diputación de Santander en 1842, tres años antes de su partida a Freetown, pidiendo la destitución del Capitán General de Cuba, Gerónimo Valdés.

Aunque este tema concreto no entra en el alcance de este trabajo, se trata, no obstante, de un texto inédito y explicativo de como una parte de la España marítima, e involucrada en la trata, percibe el abolicionismo inglés ⁽⁸⁾.

El puerto de Santander comienza a cobrar importancia a finales del siglo XVIII y entre 1815 y 1823 fue uno de los puntos de salida de buques negreros que abastecían la demanda cubana cuando el gobierno británico prohibió la trata a sus ciudadanos ⁽⁹⁾. Cuando la trata de esclavos se convierte también en ilegal para los súbditos españoles, el puerto castellano debió continuar siendo punto de partida de expediciones negreras ilegales, pues hay un testimonio de un marino santanderino que participó en la trata en la tardía fecha de 1870 ⁽¹⁰⁾. Fernando Barreda, en el artículo citado, menciona a otro marino, al que llama "A. de C.", que le

⁸ AHN, Legajo 8038

⁹ BARREDA, Fernando: **La trata negrera desde el puerto de Santander**, en Boletín de la Biblioteca Menéndez Pelayo, vol. XXIX, nºs 1 y 2, Enero-julio 1953

¹⁰ Barreda, en la obra citada, menciona las memorias de un negrero santanderino: **"El capitán negrero o historia de un viaje a la trata de esclavos, por un marino mercante"**, Santander, 1879

refirió oralmente su participación en un viaje negrero, aunque no menciona fechas ni añade más precisiones. Sin embargo, no hemos visto denuncias británicas sobre actividades negreras en Santander ni otros estudios sobre el particular. El texto que presentamos a continuación cubre en cierta medida esa laguna, ya que se trata de una presión política para eliminar al capitán general de Cuba Valdés, que casi logró acabar temporalmente con la introducción clandestina de bozales en la isla.

"Excmo. Sr. Cuando de todos los puntos de la Monarquía se eleva un sentido clamor contra las ecsigencias del Gobierno inglés, que á pretesto de humanidad busca la perdicion de las Antillas españolas, la Diputacion provincial de Santander no puede menos de unir su voz á las de cuantos sienten circular en sus venas sangre castellana", comienza el texto.

"Un fanatismo repugnante á los progresos del siglo, despliega en los dominios ingleses el mas inconsiderado celo á favor de los negros, cuya suerte se propone mejorar, rompiendo los hierros de la esclavitud en que gimen. El pensamiento aparece grandioso, la humanidad, la caridad y la justicia absoluta brillan en primer término; seducen, arrebatan y los abolicionistas adquieren por instantes nuevos sectarios. El gabinete de San James encuentra en tan ardiente entusiasmo una palanca terrible para los trastornos que medita de muchos años á esta parte. Aparentando ceder á la opinion general del pais, se presenta á la Europa con la seductora divisa de libertad á la especie humana, tras de la cual se oculta

otra mas positiva que anuncia al mundo "dominacion británica".

Hace sólo ocho años que Gran Bretaña ha abolido la esclavitud en sus colonias y cuatro que el sistema del "apprenticeship", similar a los que más tarde sería el patronato español, ha caducado. Como veremos cuando nos ocupemos del tema de los emancipados en las colonias británicas, la mano de obra ex esclava en las Antillas y Guayana se tornó un bien escaso, pues los recién liberados afroamericanos prefirieron en su mayoría subsistir de sus propios cultivos familiares que continuar trabajando por un salario en las plantaciones. Lo que fue interpretado como renuencia del negro al trabajo preocupó a los españoles con intereses coloniales.

"El Gobierno inglés, Excmo. Sr. -continúa el texto-, no busca la felicidad de la raza africana, esclava en nuestras Antillas; porque la experiencia ha debido convencerle de que la libertad es un funesto presente pa. el negro, que al obtenerla pierde el derecho á ser alimentado, vestido y asistido en sus dolencias, y solo adquiere la facultad de entregarse al ocio caracteristico en su raza, á la miseria que el ocio enjendra, y al crimen que la miseria inspira. Testigo es de estos tristes resultados esa misma Jamáica, donde los ingleses hicieron los ensayos de su mal entendida filantropía".

No sólo la dificultad para convencer a los negros libres de que se empleasen en las mismas tareas que desempeñaban bajo la esclavitud era fuente de preocupación. La liberación de los esclavos introducía en pie de igualdad legal un elemento social que

hasta entonces había estado subordinado y creaba una fuente de inquietud entre los blancos.

Los santanderinos escriben: "La moral pública no puede menos de resentirse cuando en la Sociedad se dá entrada á numerosos libertos cuyos corazones ulcerados respiran venganza; cuyos ecsagerados sentimientos desconocen todo instinto de nobleza; y cuyos ardientes deseos no se satisfacen sino en el abuso sin límites de cuanto el orden público tiene de mas respetable y sagrado. La ociosidad, la vagancia, el libertinage, el desenfreno, el robo y el asesinato son los resultados mas próximos de la indiscreta manumisión. La antigua Roma, y las modernas Antillas confirman esta verdad; cuyo motivo descubre el filósofo en la naturaleza del corazon humano, y cuyas consecuencias horrorizan al politico en la imposibilidad de reprimirlas".

Dos son pues las consecuencias negativas de la abolición: "Considerada la influencia que en la suerte de la industria agrícola y fabril produciria una manumisión repentina y total, facil es comprender la triste decadencia que las amenaza en unas islas donde solo la robustez africana es capaz de resistir los rigores del clima. La Jamaíca, donde los negros emancipados prefieren la holganza y la miseria, al trabajo que les proporcionára una decente subsistencia, demuestra, en la progresiva disminucion de sus productos, el daño que la intempestiva emancipación ocasiona á la agricultura.

No son ya vanas teorías; es la constante esperiencia

confirmada en repetidos ejemplares quien patentiza los inmensos perjuicios de dar libertad á los esclavos, cuando su numero es escesivo y superior al de los hombres libres. Las costumbres se corrompen, los manatiales de la riqueza se ciegan, la vida y los bienes carecen de garantías, la sociedad en suma se hace imposible, ó retrocede á un estado salvaje de venganzas y de barbarie".

Para la diputación de la provincia marítima de Castilla, Inglaterra que conoce el resultado antieconómico de la emancipación no puede proponerse extender el sistema con fines humanitarios, sino de competitividad política y comercial: "De tan cierto principio se deriban las pretensiones inglesas, cuando bajo el aparente y engañoso velo de la humanidad, buscan la pérdida total de las producciones de las Antillas, porque son superiores á las de sus propios esclavos de la India. Los ingleses quieren ser exclusivos en el trafico, aun cuando tengan que valerse de aquellos mismos medios que condenan en las demás naciones".

El memorial va más lejos y se cuestiona la legitimidad moral de los Tratados de 1817 y 1835, aunque el realismo, impone que se cumplan los compromisos suscritos con socios más poderosos. "No es ya tiempo de disputar á la Inglaterra el derecho de imponer á las restantes potencias de Europa la degradante prohibición de la trata -seguimos leyendo-. Ecsiste ya un convénio y es preciso respetarle, por mas evidente que sea el artificioso fraude que le preparó: porque si repugna á la humanidad el tráfico de negros, no es menos repugnante el que un estraño dicte leyes á naciones independientes.

Mas el derecho de reclamar contra la conducta inglesa que se apodera de los puertos de la isla de Cuba, que los asedia con sus pontones y vapores; que inspira en sus habitantes la desconfianza y el terror con el ostentoso alarde de sus fuerzas; que ataca á la seguridad individual con sus cañones amenazantes; que huella el decoro español con su altanería; que atiza el fuego de la discordia en la raza africana; que predica la insurreccion y coloca el puñal asesino en mano de los esclavos; el derecho se repite, de reclamar contra tales insultos no le ha perdido España, ni puede menos de ejercitarle los descendientes de los Colones y Corteses, ni los que heredaron el Trono de la Católica Ysabel y del Emperador Carlos I^o de España".

El cumplimiento de lo pactado con Gran Bretaña, sin embargo, no tiene por qué tomarse al pie de la letra, sugiere el texto. Si los ingleses han engañado a España con un pretexto humanitario, España bien puede engañar a Gran Bretaña poniendo obstáculos a lo que se considera como una intromisión. En otras palabras: "El derecho de gentes no permite, Excmo. Sr., que una nacion se mezcle en los negocios interiores de otra: no permite que un extraño ejerza el poder ejecutivo dentro de los limites de un estado independiente: no permite á los gobiernos el derecho de celar indistintamente el cumplimiento de las leyes y tratados, aunque sea en agenos territorios. La independencia de las naciones seria una vana palabra, si tales pretensiones se autorizasen".

Los autores del memorial aducen un nuevo argumento a favor de

resistir a las presiones de Londres. Hay muchos males en el mundo y ningún país aspira a enmendarlos todos. "El amor á la humanidad no autoriza para introducirse en reinos estraños á pretesto de conseguir crímenes ó enmendar agravios. Pero permitase á la Ynglaterra erigirse en Tribunal para desterrar la esclavitud en Cuba, y mañana se la verá mezclarse en lo interior de los gobiernos Asiáticos, á pretesto de aliviar la suerte de las mugeres sacrificadas en los Serrallos, ó de desterrar la bárbara costumbre de hacer eunucos para su custodia. ¿Que cosa mas horrible? ¿Que cosa mas ofensiva á las leyes de la naturaleza? El esclavo en suma conserva las cualidades de hombre; pero el mutilado eunuco es borrado de la especie humana ¿Por que la británica filantropía no vuela a desterrar prácticas tan horrorosas? Por que no halló interés todavía. Mas, permitásele romper en Cuba las cadenas de un esclavo y pasará cuando le tenga cuenta á detener en Constantinopla la cuchilla de la humillacion y de la barbárie".

Para los partidarios de la esclavitud, el argumento ideológico que permitió efectuar la trata durante los siglos anteriores, la barbarie de los africanos, es aún válido: "Aspirar á la libertad del género humano es ciertamente heróico, pero cuando los medios producen lagos de sangre, la santidad del fin no justifica las violencias. No se conserva la esclavitud por el tráfico de negros: conservase por las costumbres africanas que le hacen necesario hasta por humanidad".

Un hecho parece demostrarlo y es la ausencia de afroamericanos

que quieran regresar a la tierra de sus antepasados: "¿Cuántos libertos en Cuba han querido volver a su patria? Ninguno; porque después de haber observado las costumbres europeas, temen la barbarie del país en que nacieron; esta barbarie es quien sostiene las guerras perpetuas cuyos prisioneros son puestos en venta; y aun cuando pueda creerse muy bien que el aliciente del precio sostenga las guerras; destruyase la trata y los prisioneros no serán vendidos, pero si atrozmente sacrificados; por que la barbarie, la crueldad característica del salvaje, la irascibilidad y la venganza, no serán menores cuando los buques negreros abandonen las costas africanas. Civilícese aquellos países: esta sería una empresa que honraría á la Gran Bretaña; porque sería el medio seguro de desterrar la esclavitud, la cual es entre tanto un lenitivo del derecho de vida y muerte que el salvaje juzga tener sobre su prisionero de guerra".

El problema con el argumento anterior es que es falso. Como veremos, sí hubo esclavos liberados que emprendieron el regreso a casa, y, si los miembros de la diputación de Santander no conocían este dato, algo deberían saber del establecimiento hecho en Liberia para la reinserción en Africa de la población negra de América.

Pero en realidad, la diputación de Santander no está interesada en analizar en detalle las afirmaciones que hace, sino en presentar una causa concreta para la que desean hacer presión ante el gobierno de Madrid, como revelan los siguientes párrafos: "V.A. ha prometido solemnemente sostener el decoro nacional en la

cuestion negrera; y la Diputacion no duda de las rectas intenciones de V. A., ni de la energia demostrada en su larga carrera, siempre cubierta de gloria, ni del solemne compromiso en que el voto de la nacion colocó á V.A. cuando le confió el cuidado del Trono de las Españas. No ya como elevado á tan distinguido puesto, sino como español, como hijo de esta nacion magnánima y noble. te altiva que jamas sufrió humillaciones del orgulloso extranjero, participará tambien V.A. de la indignacion general que causa la altanería británica. Confia por lo mismo esta Diputacion, que sabrá hacer que salga del Puerto de la Habana el ponton que nos insulta, y que se traslade á otra parte de la Comision mista que tan á disgusto de aquellos habitantes ejerce alli sus funciones".

Se trata de que se retire la vigilancia de las costas de Cuba, pues afecta al negocio de la trata y supone un mal ejemplo para la población de color. Aún más, se trata de cambiar a la autoridad competente por otra que, aceptando en teoría el contenido de los tratados para la represión de la trata negrera, no esté dispuesta a que su aplicación perjudique los intereses económicos de España y el orden social esclavista.

Por eso se escribe: "En este estado de incertidumbre, temores y ansiedad en que se encuentra la isla de Cuba combativa de toda clase maquinaciones poderosas que meditan su ruina, requiérese para el una prudencia consumada y un caracter enérgico. Desgraciadamente segun las noticias que llegan de aquel pais, la autoridad militar que le gobierna está muy distante de desplegar estas indispensables

cualidades. No quisiera la Diputacion ofender la reputacion del general D. Gerónimo Valdés; pero su probidad y sus buenos deseos no nos garantizan de que ha de ser alli mas feliz que lo ha sido en otras partes, donde ha ejercido siempre con desgracia el mando. Si hubiera esta corporacion de trasladar aqui las relaciones de los muchos viajeros que llegan de aquella Ysla y las notas de la correspondencia que se recibe, tendria que hacer una triste pintura de la conducta, como Gefe, del general Valdés. Pero no puede acoger semejantes datos para formularle acusaciones, ni en ningun caso seria este el ánimo de la Diputacion; quiere creer que habrá en ellos inesactitud ó ecsageracion: mas no por eso debe despreciarlos hasta el punto de no llamar la atencion del Supremo Gobierno. La importancia de la colonia y su situacion presente ecsigen que no se desatiendan los mas pequeños rumores: ellos tal vez pueden ser el hilo pa. descubrir interesantes verdades".

El capitán general es un obstáculo para los plantadores cubanos que necesitan mano de obra barata. La diputación de Santander, perjudicada por la represión de la trata, se hace portavoz del malestar entre los plantócratas isleños para pedir su destitución.

"Atribuyese al general Valdés una debilidad, que, ya sea efecto de los años, ya de los consejos de personas que le rodean, y pasan por no muy afectas á la Metrópoli, ó ya de cualquiera otra causa, no puede oirse sin sobresalto. Recélase de que el honor y la independencia nacional no sean siempre sostenidos con la entereza

y decision que corresponde; que se ceda demasiado á las ecsigencias extranjeras. V.A. sabe mejor que nadie hasta que punto se ofende en esto, la pundonorosa Nacion á cuyo frente se halla. La Diputacion provincial de Santander poseida de los mismos sentimientos, no ha podido ahogarlos en su corazon: ha querido esponderse á incurrir en equivocaciones, mas bien que ocultar al Gobierno de V.A. los temores que con fundamento ó sin él traen agitados los ánimos".

El general Valdés logró frenar la trata durante su gestión en Cuba. Un hecho que no pasó inadvertido a los abolicionistas estadounidenses ⁽¹¹⁾, y fue finalmente relevado por Leopoldo O'Donnell en 1844, con el consiguiente incremento en el número de bozales fraudulentamente introducidos en la isla.

El resto del texto que comentamos repite los argumentos anteriores a favor de la independencia de España frente a presiones extranjeras, arremete de nuevo contra Valdés y advierte de los riesgos de la pérdida de la isla de continuar haciéndosele el juego a Londres:

"El sistema de contemplaciones y condescendencias no contiene á la nacion orgullosa que se ha propuesto destruir nuestra preciosa isla: al contrario, se aumentaran las ecsigencias cuanto mayor sea nuestra debilidad: y este medio sordo, lento, pero seguro, le preferirá al estrepitoso de la guerra, que tiene sus inconvenientes; que causaria un gran escándalo; que podria atraernos las simpatias y el auxilio de algunas naciones; y que

¹¹ Exposition ..., pág. 51

podria poner en compromiso al comercio é intereses británicos, que por lo mismo que se estienden á todo el globo y á todos los mares, son mas fáciles de atacar y dificiles de defender. La Diputacion de Santander prefiere un sistema de vigor, aun con riesgo de la guerra; pues mayor mal que la pérdida de las porciones ultramarinas, no nos ha de traer; y esta pérdida es inevitable, acompañada de la ignominia, si desde luego no se rechazan decididam.te las maquiavelicas pretensiones de la Gran Bretaña.

Al paso que la Diputacion tiene un verdadero sentimiento en esponer á V.A. que la opinion pública no está satisfecha del comportamiento del general Valdes, sin que por eso deje de conocer que es un honrado militar digno de mejor suerte en la empresa que le está confiada, se complace en elogiar el celo distinguidam.te patriótico del Yntendente D. Antonio Larrúa. Esta apreciable autoridad se ha captado la estimacion de los buenos españoles, por sus acertadas disposiciones dirigidas al fomento de aquella preciosa Ysla, con ventaja de la Metrópoli. La Diputacion provincial de Santander felicita á V.A. por la atinada eleccion de tan benemérito funcionario, de cuya laudable conducta deben prometerse inmensos beneficios los intereses Cubanos y Peninsulares.

La Diputacion suplica á V.A. se digne adoptar las mas oportunas medidas para preservar á la isla de Cuba de la perdicion á que sordam.te la arrastran agentes de una potencia estrangera; mandando que su actual Capitan General sea relevado por un militar

de caracter enérgico y capaz de hacer frente á las injustas e impolíticas ecsigencias de cuantos desean la ruina de aquellas preciosas posesiones. Asi lo espera de la justificacion de V.A. cuya vida guarde Dios muchos años. Santander Junio 29. de 1842. =Excmo. Sr.= Francisco Saiz = Juan Ruiz Gutierrez = Jesus Antonio Santa Cruz = Antonio Manuel Linares = Secundo José Pardo = Tomas Cagigal = Francisco Antonio Diaz de la Madrid = Modesto Diaz Llar = P. A. de la D. P.: Jacobo Jusné, Secretario".

Este memorial, además de constituir un interesante catálogo de los argumentos más reiterados en favor de la esclavitud, es un ejemplo del drama de una España que retrocede en los mares ante el empuje imperial de Gran Bretaña. En 1842 a España hace ya casi dos décadas que le queda tan sólo la sombra de lo que fue su imperio ultramarino. Las nuevas naciones independientes están cayendo bajo la tutela comercial de Gran Bretaña. Los ingleses han colonizado la India y están sembrando la costa de África de focos de irradiación colonial de los que Sierra Leona es un caso ejemplar. Quizá no andan errados los santanderinos autores del manifiesto cuando afirman que el gabinete de San James "se presenta á la Europa con la seductora divisa de libertad á la especie humana, tras de la cual se oculta otra mas positiva que anuncia al mundo "dominacion británica".

El abolicionismo británico es sincero y tiene además un fuerte apoyo popular, pero es también interesado.

Nos interesa resaltar la obsesión española porque tras la presión diplomática y militar de Gran Bretaña se encuentra el afán de hundir a España, en otras palabras, la sensación de que se está siendo víctima de una estafa.

Hemos dado un rodeo tan largo antes de entrar finalmente en las instrucciones que recibe el juez Potestad para el desempeño de su cargo en Freetown porque creemos que la angustia de la Diputación de Santander a mediados de siglo es compartida, al menos parcialmente, por las autoridades españolas. Desde ese punto de vista se comprende mejor el paquete de instrucciones al que nos vamos a referir. Queda añadir que Fabricio Potestad es, además de juez en el Tribunal Mixto, cónsul español en Sierra Leona, aunque no hemos localizado ningún documento sobre la creación del consulado. Firma como cónsul y sus cartas aluden a la existencia de un vicecónsul.

3.3 "Notas confidenciales"

Las instrucciones que recibe Potestad aparecen marcadas como "notas confidenciales" (¹²). Destaca en ellas el interés que se pone para que el comisionado español controle el destino de los esclavos emancipados por la Comisión. España quiere que sean efectivamente libres, que no se pierdan en la tramitación burocrática de su libertad para terminar trabajando para los ingleses.

¹² AHN, Legajo 8024-2

El segundo punto de importancia en que insisten las instrucciones es en el estudio de los casos que ha dilucidado el Tribunal sin la parte española. Fabricio Potestad va a Sierra Leona con el encargo de revisar los archivos de la Comisión Mixta para averiguar el número de barcos españoles juzgados, los criterios que se han seguido para determinar su captura y, en caso de producirse una condena, los motivos de la misma.

Por último, las notas confidenciales enfatizan la necesidad de que el comisionado español analice las posibilidades de penetración comercial que ofrece la costa de África. Madrid alimenta la esperanza de que pueda haber una penetración comercial española con el tiempo, para la que ya cuenta con sus posesiones de Fernando Poo y Annobón en el golfo de Guinea.

La correspondencia de Fabricio Potestad no se conserva íntegra. Los despachos con fecha 26-XI-1845 ⁽¹³⁾ y 24-XII-1845 ⁽¹⁴⁾ se ocupan, de acuerdo con las instrucciones, del destino de los esclavos emancipados. Afirma que éstos en su mayoría son embarcados para las Indias Occidentales en concepto de trabajadores libres contratados, ya que los ingleses tenían grandes dificultades en lograr que los nativos de Sierra Leona fuesen por voluntad propia. Más adelante veremos que esa costumbre inglesa continúa y otros comisionados son más explícitos al referirse a las condiciones en que se hace esta contratación y el embarque de los

¹³ AHN, Legajo 8041-8042

¹⁴ AHN, Legajo 8041-8042

emancipados hacia las Antillas inglesas.

3.4 "Por ser esto un desorden inaudito"

Un problema no previsto, en cambio, por las instrucciones redactadas en Madrid que se presenta al juez español es el de los marineros españoles que, tras la captura de su buque por parte de la Armada inglesa, se hallan en Sierra Leona a la espera de pasaje para América o Europa.

El despacho número 15 de Potestad, de fecha 10 de marzo de 1846, informa sobre la situación en que se encuentran los tripulantes de los negreros españoles y da una lista de los mismos (15).

En su escrito, Potestad explica que los marineros españoles reciben del Gobierno inglés una ración diaria de comida. No especifica en qué consiste, pero si recordamos lo que se les daba en los tiempos de Camps y Lefer, podemos pensar que sería similar: arroz, algo de carne y galleta o pan.

Depende de los propios marineros encontrar en el puerto una embarcación que los saque de la colonia inglesa. Cuando lo hacen, las autoridades coloniales británicas les dan treinta días de ración para el viaje. "De esta medida que parece sumamente justa se ha hecho un grande abuso y no dejan de resultar algunos inconvenientes", escribe Potestad en el citado despacho.

¹⁵ AMAE, Legajo 2066, despacho 15 de Potestad

"En primer lugar se ha dado ración á todo español que ha llegado á esta, sea que viniese en buque nacional ó con bandera extranjera: tambien la han disfrutado algunos Portugueses y Brasileños pasando por españoles: las raciones se dan indefinidamente por todo el tiempo que quieran permanecer aqui los que la disfrutan; no solamente hay quien la está percibiendo hace tres años, sino que algunos se han embarcado en buques que navegan por la costa, y cada vez que vuelven á esta se presentan y se les da nuevamente la racion: también algunos al marcharse venden la papeleta con que sacan la racion á otro, de modo que ha habido quien sacaba hasta ocho ó diez diarias".

Potestad sospecha que la falta de control la paga el Gobierno español -cada ración diaria cuesta siete reales- y encarga al vicecónsul español que haga una lista de españoles para establecer quién tiene derecho a qué.

En su opinión, los marineros españoles deberían ser embarcados para Canarias. Sin embargo, las comunicaciones son lentas y la estancia en Freetown demasiado prolongada. "Presumo que las Autoridades de la Colonia no podran permitir se les tenga presos hasta que haya ocasion de mandarlos". Problemas de infraestructura que debían ser un quebradero de cabeza para los habitantes de Freetown, pues Potestad confiesa que "se necesita una vigilancia extraordinaria de parte de la Autoridad española, pues con pocas excepciones los españoles que hay son de la clase mas desmoralizada de la sociedad".

Al final de este despacho, Potestad incluye la lista de los 19 españoles que se encuentran en ese momento en la ciudad. Una nota a pie de página explica que 15 más se han marchado desde su llegada a Sierra Leona, unos con pasaporte inglés, otros con pasaporte del Consulado español "y los mas sin ninguno, por ser esto un desorden inaudito".

Poco tiempo después, dos marineros españoles cometen un asesinato en Freetown (¹⁶).

3.5 El nuevo estilo del tráfico negrero

En un despacho del 15-I-1846 (¹⁷), Potestad afirma que la mayoría de los barcos que trafican con esclavos con destino a Cuba ya no usan bandera española, sino de Estados Unidos o de Brasil. Esa es la causa del descenso del ritmo de los juicios en el Tribunal Mixto.

Elola y Díez escriben refiriéndose al periodo: "También se contó con las inversiones de algunos extranjeros, especialmente norteamericanos. La participación de los Estados Unidos no quedó ahí; la mayoría de los barcos eran de fabricación norteamericana y frecuentemente se protegían con la bandera americana de la vigilancia británica. Además, en la década de los cincuenta, los grandes centros administrativos del tráfico negrero cubano tendrán

¹⁶ AMAE, Legajo 2066, despacho 17 de Potestad

¹⁷ AHN, Legajo 8041-8042

sede en Nueva York y Nueva Orleans" (18). La participación estadounidense en la trata está muy documentada en la obra de DuBois sobre el tráfico de esclavos a Estados Unidos (19).

Respecto a la manera en que los buques norteamericanos efectuaban la trata, contamos con la descripción de José Luciano Franco: "Los capitanes norteamericanos transportaban a las colonias de las Antillas por medio del trueque de alimentos, animales vivos y madera, y traían de retorno azúcar y melaza que transformados en ron eran enviados al África a cambio de esclavos. Éstos eran embarcados en los mismos buques y se vendían en las islas azucareras. Se desarrollaba así un comercio triangular que proporcionaba inmensos beneficios a cuantos en él intervenían" (20).

El documento más importante de los elaborados por Potestad es la lista de los buques juzgados por el Tribunal Mixto Anglo-Español desde 1819, año en que se constituyó, hasta 1845, en que él fue nombrado juez por la parte española (21). Para elaborarlo, el juez español contó entre otros documentos con los diarios de

18 ELOLA OLASO, Teresa, y DÍEZ, Margarita: *Traficantes y usureros en Cuba (1800-1868)*, en Historia 16, nº 81, págs. 25-38

19 DuBOIS, W. E. B.: *The suppression of the African Slave Trade to the United States of America. 1638-1870*, Harvard College, 1896 (reprinted Williamstown, Massachussets, 1970)

20 FRANCO, J. L.: *Comercio clandestino de esclavos*, La Habana, 1980, pág. 111

21 AHN, Legajo 8048

sesiones del Tribunal (²²).

La lista comprende 244 barcos de los que se especifica el nombre y tipo de embarcación; el nombre del capitán, la fecha y el lugar del apresamiento; el nombre del barco apresador y de su capitán; la fecha de celebración del juicio; el resultado de la sentencia y los motivos de la misma; y , por último, la cantidad de esclavos llevados a bordo y el número de los esclavos que son emancipados (²³).

Como en las instrucciones se le pedía que investigara los casos dudosos, Potestad acompaña la lista con una relación de 45 notas en las que expone las peculiaridades de la captura y condena en los casos menos claros. También hace valoraciones sobre la actitud de los británicos y proporciona datos interesantes sobre sus criterios para la represión de la trata negrera y las características que ésta reviste en la costa de Africa. Por su interés y su carácter inédito, hemos transcrito las notas de Potestad en el Apéndice II.

La mayor parte de las embarcaciones usadas por los negreros son goletas -158- y bergantines -79-. En la relación también figuran tres misticos, dos faluchos y hasta una ballenera.

De estas embarcaciones, 111 fueron condenadas por hallárseles esclavos a bordo en el momento de la captura y 96 por estar equipadas para la trata. Siete son absueltas de la acusación y

²² PRO, FO 315/26 a 315/30. Sentencias desde 1819 a 1846

²³ Apéndices II y IV

cuatro casos son retirados por el Tribunal al no considerarlos asuntos de su competencia. Los restantes fueron condenados por causas que se especifican en las notas que acompañan a la lista.

3.6 Una nueva ley: el Tratado de 1835

Hasta el año de 1835, en que se firma el nuevo Tratado entre España y Gran Bretaña para superar la ineffectividad del Tratado de 1817, el Tribunal Mixto sólo podía condenar un barco si se hallaban esclavos a bordo de la embarcación apresada. Así, por ejemplo, el bergantín Tersícore, cuyo caso fue visto el 28 de enero de 1836, fue retirado por el Tribunal por convenio entre las partes a pesar de que en él se hallaron grillos, segundas cubiertas, escotillas agujereadas para asegurarlas con barras de hierro y grandes vasijas de agua, instrumentos todos ellos correspondientes al equipo de un buque negrero ⁽²⁴⁾.

El Tratado de 1835, en cambio, para intensificar la represión de la trata, autorizaba la condena de un buque por hallarse en él todos o sólo uno de los indicios arriba mencionados. A partir de 1836 nos encontramos con que la mayoría de los buques condenados lo son por llevar equipo o cantidades de agua que se juzguen excesivas para la tripulación y la duración prevista del viaje.

²⁴ AHN, Legajo 8041-8042: Notas que corresponden a la lista de los buques apresados por los Cruceros Ingleses en la Costa Occidental de Africa. Nota 17, correspondiente al bergantín Tersícore

Cuando los comisionados ingleses de Sierra Leona tuvieron noticia de este nuevo Tratado, dilataron el juicio de los barcos apresados hasta recibir oficialmente las nuevas instrucciones que permitían condenarlos, extremándose esta actitud cuando los barcos constituían una presa de mucho valor. Esto originó situaciones en que la picaresca de los marinos británicos rivalizaba con la de los negreros, como sucedió con la doble detención del bergantín General Manso ⁽²⁵⁾.

Este barco fue apresado el 18 de noviembre de 1835, antes de que los marinos británicos tuvieran autorización para capturar un barco por llevar equipo para la trata. El bergantín fue, no obstante, conducido a Freetown.

Allí, el comandante del buque apresador, por consejo de su abogado, ya que había incurrido en responsabilidades legales por efectuar una detención sin motivos, propuso al capitán del General Manso que lo dejaría en libertad y le daría una certificación donde constara lo injusto de su detención. El documento habría de funcionar como salvoconducto para que no fuera molestado por ningún otro buque de guerra en el plazo de cinco días, tiempo suficiente para que el barco volviera al lugar donde había sido apresado.

El capitán español aceptó la proposición y solicitó que un capitán inglés le acompañara para sacarlo del puerto. El acuerdo se hizo por escrito ante notario el 2 de diciembre, pero el mismo día llegó a Freetown el buque Leveret con la autorización para apresar

²⁵ AHN, Legajo 8041-8042, nota 19

a un barco por llevar equipo negrero.

El día 4, el capitán del General Manso se puso a la vela, llevando un oficial inglés a bordo, como estaba convenido. "Este oficial detuvo el barco a cierta distancia del puerto sin querer poner las velas necesarias ni retirarse hasta que dio tiempo para que saliese el Leveret". El barco inglés efectuó la detención esgrimiendo el nuevo Tratado y devolvió al bergantín negrero a Freetown.

El General Manso fue finalmente absuelto el 18 de julio de 1836, pero su capitán fue condenado a pagar las costas del proceso, irregularidad que Potestad atribuye a la rica presa que constituía el barco, ya que llevaba solamente en dinero 880 onzas de oro y algunas de plata.

El mismo procedimiento engañoso se siguió con la goleta Victorina, ilegalmente detenida antes de la entrada en vigor del nuevo Tratado, liberada y detenida poce después, absuelta por el Tribunal Mixto, pero condenada a pagar las costas ⁽²⁶⁾.

Exceptuando estos dos casos de buques absueltos, a los demás barcos apresados se les demoró el proceso hasta que llegaron las nuevas instrucciones a Sierra Leona. Así ocurrió con los bergantines Rosarito ⁽²⁷⁾, Ataja Primo ⁽²⁸⁾, y las goletas Yema

²⁶ AHN, Legajo 8041-8042, nota 21

²⁷ AHN, Legajo 8041-8042, nota 22

²⁸ AHN, Legajo 8041-8042, nota 23

(²⁹), Matilde (³⁰), Josefa (³¹) y Mosca (³²). Una comunicación del Foreign Office en 1836 (³³) insiste al juez británico para que espere a que llegue la ratificación del nuevo Tratado para juzgar a los buques que esperan en el puerto. Semanas después, Londres pide al Tribunal que no permita que los tripulantes de los buques negreros se vayan de la colonia antes de que se celebre el juicio (³⁴).

De los buques que acabamos de mencionar, el bergantín Rosarito fue condenado por llevar "grillos, cerrojos y esposas", que en ninguna circunstancia se pueden considerar artículos de comercio legítimo, según una carta del Foreign Office al juez británico del Tribunal (³⁵). El Foreign Office también aprobó la condena de la goleta Mosca en 1836. El caso fue discutido porque el buque captor ignoraba que la sola presencia del equipo era suficiente para su condena, pero Londres alega que la ignorancia del artículo es un defecto de forma en la captura, pero en ningún caso la invalida (³⁶).

²⁹ AHN, Legajo 8041-8042, nota 24

³⁰ AHN, Legajo 8041-8042, nota 25

³¹ AHN, Legajo 8041-8042, nota 26

³² AHN, Legajo 8041-8042, nota 27

³³ PRO, Legajo FO 315/4, 29 agosto de 1836

³⁴ PRO, Legajo FO 315/4, 3 de septiembre de 1836

³⁵ PRO, Legajo FO 315/4, 7 de diciembre de 1836

³⁶ PRO, Legajo FO 315/4, 23 de diciembre de 1836

Las protestas por la condena de la goleta Matilde fueron también desestimadas por Londres. La Matilde tenía una cocina que se podía desdoblar, con lo cual servía para preparar el doble de comida. Ello se considera como parte del equipo necesario para la trata ⁽³⁷⁾.

Desde 1836 hasta 1845, la mayoría de los barcos que figuran en la lista de Potestad son condenados por llevar equipo más que por llevar esclavos.

3.7 Banderas de todas las naciones

El Tribunal Anglo-Español estaba facultado para juzgar barcos de nacionalidad española exclusivamente, pero ésta no siempre se determinaba por la bandera enarbolada por el buque. A menudo, el barco que se veía en peligro se deshacía de ella y de todos los papeles que llevaba a bordo. Por ello, al Tribunal se le adjudicaron en muchas ocasiones barcos que no hacen ostensible su condición española, o que de hecho no lo son, pero que trafican con esclavos con destino a Cuba. En algunos casos, la adjudicación de casos dudosos se hizo por no haber durante tanto tiempo representación española que pudiera impugnar la decisión.

Esto ocurrió a menudo en las restantes Comisiones Mixtas de Freetown. En el momento de su creación, en 1819, todas las comisiones previstas en Sierra Leona se constituyeron con la

³⁷ PRO, Legajo FO 315/4, 24 de diciembre de 1836

totalidad de sus miembros, pero igual que pasó con los representantes españoles, en los años siguientes los comisionados extranjeros se marcharon y tardaron mucho en regresar. En 1834, los Tribunales Mixtos estaban presididos exclusivamente por jueces británicos ⁽³⁸⁾.

Para el gobierno británico resultó más fácil cubrir sus vacantes en los Tribunales Mixtos nombrando funcionarios públicos o diplomáticos para el puesto. Puesto que si había una vacante en el Tribunal los restantes miembros podían juzgarlo, las Comisiones Mixtas siempre jugaron en favor de las tesis británicas. Como escribe L. Bethell: "Thus, if only one foreign commissioner were present and a dispute arose, a case was automatically settled by the British arbitrator. And, in the absence of foreign commissioners altogether, the case was settled by the British commissioners acting alone" ⁽³⁹⁾.

Evidentemente, los jueces británicos eran más influenciados por la postura del oficial naval que había llevado la presa ante el Tribunal que por las tesis del acusado.

De los 244 barcos juzgados por el Tribunal de Freetown, 182 tienen nacionalidad española sin ninguna duda. Dos son juzgados sin bandera; uno tiene bandera francesa, otro toscana y otro brasileña; cinco llevan pabellón estadounidense; y 51 llevan bandera portuguesa.

³⁸ BETHELL, Leslie: *op. cit.*, pág. 88

³⁹ *ídem*

Este último grupo trabaja en su mayoría para los negreros españoles, o bien son españoles que aseguran ser portugueses, como decía Potestad en el despacho citado ⁽⁴⁰⁾, donde se afirma que cada vez son menos los barcos que, con destino a Cuba, viajan con pabellón español. Por ejemplo, en 1843, de los 19 buques que se sospecha que han introducido en Cuba 8.000 bozales, 16 enarbolaban bandera española y dos estadounidense, pero de los barcos que se cree que salen para África con destino a Cuba, 14 llevan bandera española y nueve de Estados Unidos ⁽⁴¹⁾.

Cuatro años después, en 1847, de los 78 buques negreros capturados por los cruceros ingleses, 20 tiraron al agua los papeles y la bandera ⁽⁴²⁾.

3.8 "Un rendimiento considerable de negros"

El informe de Potestad da cuenta del número de esclavos que los negreros capturados transportaban a bordo, en cargas que oscilan entre las 150 y las 400 personas, que eran emancipados por la Comisión ⁽⁴³⁾.

⁴⁰ AHN, Legajo 8041-8042

⁴¹ *Exposition ...*, págs. 39 y 40

⁴² *Exposition ...*, pág. 89

⁴³ En el PRO se conservan seis legajos (FO 315/31 a 36) con las listas de todos los esclavos africanos emancipados por los tribunales mixtos de Freetown desde el inicio de la Comisión hasta

Entre 1819 y 1845 fueron 28.824 los africanos liberados por los barcos apresadores. La cifra de los emancipados, sin embargo, es inferior: 24.358 ⁽⁴⁴⁾. Esa diferencia de 4.446 hombres suponemos que hay que atribuirle al alto índice de mortalidad de las travesías. Una muerte que seguía visitando al cargamento humano desde la captura del buque esclavista hasta la llegada al puerto de Sierra Leona. De hecho, una vez allí, los esclavos seguían a bordo del barco hasta que el caso era decidido, lo que necesariamente aumenta el riesgo de mortalidad.

Este riesgo está documentado en el caso de el buque negrero Panchita, que llegó capturado a Sierra Leona en 1829. La tripulación y los esclavos fueron retenidos a bordo dos semanas. Según un despacho del comodoro Collier a bordo del buque de guerra Sybille al Foreign Office relativo a este caso ⁽⁴⁵⁾, las consecuencias de esa retención fueron que ningún esclavo, y sólo un miembro de la tripulación, sobreviviera, "the others having fallen victims to that climate, so fatal during the rainy season".

El mismo despacho añade que hay otros casos en que los esclavos son retenidos hasta 18 días a bordo del buque negrero antes de ser desembarcados, "to the great prejudice of their health

el 31 de enero de 1845. La cifra total es de 56.935 emancipados, de los que se inscribe el sexo, edad, nombre y una breve descripción física.

⁴⁴ Apéndice V: Esclavos liberados por la Comisión Mixta de Sierra Leona

⁴⁵ PRO, Legajo FO 315/2, 27 de julio de 1829

and the almost certain deaths of the prize crews". Collier finaliza pidiendo a Londres que se den instrucciones al juez del Tribunal y a los encargados del departamento de africanos liberados para que agilicen los trámites de desembarco de esclavos a su llegada al puerto de Freetown.

En otras ocasiones, los cruceros ingleses desembarcaban a los esclavos en algún punto de la costa. A menudo el informe cita Fernando Poo. Lo hizo en 1828 el capitán Owen con los africanos del Mosquito, la Voladora y la Feliz Victoria ⁽⁴⁶⁾. Este desembarco fue reprobado por Londres por varias razones. En primer lugar se considera "insuficiente" el certificado de desembarco de los africanos emancipados; el hecho de que Owen autorizara al capitán del Mosquito a permanecer en Fernando Po; el que los buques se quedaran también en la isla; y por último, que el propio capitán apresador dirigiera la venta de la carga de los buques, suplantando al Tribunal. No obstante, el despacho considera que la condena de los buques, en su ausencia, era correcta.

Un despacho posterior del Foreign Office ⁽⁴⁷⁾ informa de la posterior llegada a Sierra Leona de la Feliz Victoria cuatro meses después de su captura y con los dos esclavos hallados a su bordo que fueron emancipados y se insiste en pedir explicaciones a la conducta irregular de Owen.

⁴⁶ PRO, Legajo FO 315/2, despacho del Foreign Office del 31 de diciembre de 1828

⁴⁷ PRO, Legajo FO 315/2, despacho del FO del 1 de mayo de 1829

Fabricio Potestad no aporta datos sobre la inserción social de los emancipados en la colonia. Habida cuenta de las dificultades del transporte en la época y de la escasa capacidad adquisitiva del emancipado, la mayoría no podía regresar a sus lugares de origen. Los emancipados sirvieron para nutrir la colonia de Sierra Leona de una población aculturada y fácilmente controlable que se utilizó como elemento repoblador y correa de transmisión de los intereses británicos. El siguiente capítulo analiza con más detalles este papel del esclavo liberado, en el que algunos de ellos alcanzaron posiciones sociales de elite.

Recordemos lo que Potestad escribió en dos ocasiones a Madrid. Las autoridades británicas ofrecen contrato de trabajo en las Indias Occidentales a estos emancipados, pues los nativos no parecen interesados en la oferta (⁴⁸). Cinco años antes de la llegada de Potestad, el diplomático inglés R. Madden había visitado Sierra Leona para elaborar un informe de las posesiones británicas en la costa de África. Uno de los temas más analizados por Madden es el de la conveniencia de reclutar mano de obra africana para la demanda de las Antillas. Madden también se interesa por la posibilidad de emplear a los emancipados para reprimir la trata.

Madden, un diplomático abolicionista convencido, que fue juez británico en el Tribunal Mixto de La Habana, antes de redactar este informe, fue comisionado en 1840 para recorrer los establecimientos

⁴⁸ AHN, Legajo 8041-8042, despacho de Potestad de 24 de diciembre de 1845

británicos en África e informar de sus observaciones a la Cámara de los Comunes.

En Sierra Leona, una colonia controvertida, pues muchos británicos pensaban que era un establecimiento humanitario que salía muy caro al erario público, Madden centró su estudio especialmente en analizar la situación del tráfico de esclavos y evaluar el resultado de los esfuerzos de Londres para extinguirlo. De manera sistemática, Madden, entrevista a los personajes más representativos de la colonia -en el apéndice IX transcribimos las entrevistas efectuadas al juez inglés del Tribunal Mixto y al jefe de aduanas de Freetown-, asiste a la subasta de buques negreros, analiza los efectos de la emigración africana a las Antillas y los defectos legales del sistema, y recoge documentación sobre la corrupción de funcionarios y comerciantes británicos que se enriquecen por su complicidad con las principales compañías negreras del momento.

Sobre el destino de estos emancipados y el estudio de Madden sobre la emigración africana a las West Indies volveremos con más detalle.

Un ilustre coétaneo de Potestad, Goethe, citado por J.L. Franco, valoraba el esfuerzo abolicionista inglés por el rendimiento que Gran Bretaña obtenía de los africanos que emancipaba: "Mientras nosotros, los alemanes, cavilamos en la resolución de problemas filosóficos, los ingleses, con su gran sentido práctico, se ríen de nosotros y conquistan el mundo. Todo

el mundo conoce sus declamaciones contra la trata de negros; pues bien: mientras quieren hacernos ver que obran en este punto movidos por máximas humanitarias, ahora se descubre que el motivo que verdaderamente les incita es un objeto perfectamente real, sin el cual los ingleses no hacen nada, como es sabido, y esto hubiera debido conocerse. En las costas de África occidental emplean a los negros en sus propias colonias, y va contra sus intereses el que sean exportados. En América tienen establecidas grandes colonias de negros muy productivos, que anualmente dan un rendimiento considerable de negros. Con estos proveen a las necesidades americanas y como este comercio es muy productivo y la importación de afuera se opondría a sus intereses mercantiles, predicán no sin objeto contra el inhumano comercio" (49).

3.9 Las factorías

La mayoría de los barcos conducidos a Sierra Leona habían sido capturados en alta mar: 177. De ellos, sólo 17 se encontraban al sur del ecuador en el momento de la detención. Los restantes fueron apresados cuando se hallaban anclados frente a factorías de esclavos o navegando muy cerca de ellas.

Sobre las factorías de esclavos y su funcionamiento contamos con numerosas descripciones. "Existían, a manera de empresas

⁴⁹ ECKERMANN, J. P.: **Conversaciones con Goethe**, citado por J. L. FRANCO, op. cit., págs. 258-259

menores, decenas de pequeñas factorías con sus respectivos barracones a lo largo de la costa occidental de Africa, manejadas por brasileños, portugueses, españoles, franceses e ingleses, que eran en sus comienzos una especie de sucursales de los poderosos señores de la trata, que sólo la practicaban con unos centenares de esclavos cada uno ", escribe J.L. Franco (⁵⁰).

F. Ortiz explica cómo se efectúan las transacciones: "El comercio de negros esclavos se hacía en estas factorías generalmente por lotes de ellos, en los que entraban hombres, mujeres, viejos y niños para lograr así colocar a los peores y obtener un precio medio. El esclavo tipo era el varón o hembra de 15 a 30 años, sano, bien conformado y de dentadura completa. En la jerga negrera, tantas piezas equivalían a tantos esclavos perfectos" (⁵¹).

Los negreros cada vez llevaban a cabo sus incursiones con mayor rapidez a fin de poder efectuar la carga del barco en un sólo día o a lo sumo dos. Éste era el momento de mayor peligro de toda la expedición. Pero no siempre las factorías estaban en condiciones de poder llenar toda la carga del barco y éstos habían de ir costeando hasta llenarse o esperar la llegada de nuevas expediciones desde el interior, incrementando el riesgo de ser localizados por un crucero inglés.

⁵⁰ FRANCO, J. L.: op. cit., pág 202

⁵¹ ORTIZ, Fernando: Los negros esclavos, La Habana, 1975, pág. 189

Las memorias del capitán Cannot ofrecen testimonio directo de la vida en estas factorías y The Royal Gazette and Sierra Leone Advertiser incluye numerosas colaboraciones de comerciantes británicos abolicionistas que en sus desplazamientos por la costa encuentran estas factorías y denuncian a su regreso a Freetown los preparativos que en ellas se hacen para el embarque de esclavos.

Los buques negreros capturados en esta situación proporcionan una reseña de la localización de las factorías de esclavos más frecuentadas por los negreros españoles. La mayoría de ellas se encontraba en el interior de algún río navegable, a pocos kilómetros de la desembocadura.

Ocho barcos fueron capturados en río Bonny; siete en río Calabar, de donde proceden los negros que luego se vendían con la denominación de "carabalíes", uno de los grupos más numerosos (⁵²); seis en río Seabar-Sherbro, a pocas millas al sur de Sierra Leona; cinco en río Pongo; y cinco en río Gallinas, a mitad de camino entre Freetown y Monrovia.

Esta última zona se convirtió en la principal región exportadora de esclavos. "Parece que desde la creación de la colonia de Sierra Leona, el comercio en Gallinas y en el área entre Cape Mount y Nuevo Sestos mostró un repentino incremento a comienzos del siglo XIX, debido en gran medida a las restricciones que la elección de Freetown como base naval británica impuso sobre el comercio de esclavos en la vecindad de Sierra Leona", según

⁵² ORTIZ, F.: op. cit., pág 45

Johnson y Jones (⁵³), cuya opinión también es compartida por F. Ortiz: "Después de la supresión legal de la trata, los negreros de Cuba, piratas de todos los países, acudían con frecuencia a Río Pongo, al norte de Sierra Leona, de donde trajeron muchos negros fulas y mandingas, y la costa de la Guinea portuguesa y del Congo. Más tarde, cuando esos comptoirs fueron destruidos por los ingleses y franceses, los tratantes se encaminaron a la colonia de Gallinas" (⁵⁴).

En las proximidades de Accra fueron detenidos cinco barcos; cuatro en Whydah, célebre puerto negrero en el actual Benin; tres en aguas de Lagos; dos en el cabo de Sierra Leona -los que sufrieron la doble detención que mencionamos antes-; dos en el estuario del río Congo -hoy Zaire-; y dos en río Nun.

Completan la relación el río San Juan, el río de Biafra, Colinda, la ensenada de Bumbia, río Nuevo Calabar, río Camarones, Nuevo Séstor, Cabo Munt, Cabo Negro, la bahía de San Pablo de Loanda, río Gabón, río Mayumba, Suragua, Kanayabae, Fernando Poo y Garglak, nombras algunos de difícil localización en los mapas actuales de África (⁵⁵).

El informe de Madden incluye un cuestionario al juez británico

⁵³ JONES, Adam & JOHNSON, Marion: *Slaves from the Winward Coast*, en Journal of African History, 21, (1980), 1, págs. 33-34

⁵⁴ JOHNSTON, Sir Harry: *The negro in the New World*, citado por F. Ortiz, op. cit., pág. 133

⁵⁵ Ver 11.2: Mapa de la costa occidental de África en el siglo XIX

de la Comisión Mixta en 1840, Walter W. Lewis y al jefe de aduanas de Freetown en la misma fecha, Logan Hook. Ambos explican que la mayor parte de las factorías negreras que operan en África occidental se encuentran en Río Pongo, Sherbro, la colonia portuguesa de Bissao, Río Núñez, el estuario de Gallinas y el pequeño Scarcis.

Según Logan Hook, los esclavos proceden no sólo de la zona costera, sino también de los territorios Bambara, Hausa y Fula, en el interior.

En total, Lewis y Logan calculan que hay una línea de unas 600 millas (aproximadamente 1.000 kilómetros) entre Gallinas y Bissao, que es la más frecuentada por los traficantes de esclavos.

3.10 La captura

Los barcos apresados no eran conducidos a Sierra Leona con toda la tripulación. Era frecuente que ésta se desembarcara en algún punto de la costa o, si el apresamiento se efectuaba cerca de ésta, se permitía a los marinos que se quedaran en tierra. Los ingleses se llevaban solamente al capitán y al número indispensable de tripulantes que pudieran pilotar el barco hasta Freetown.

Una vez allí, el capitán apresador se presentaba ante el Tribunal Mixto para efectuar la denuncia y entregar los documentos hallados a bordo de la presa. Su denuncia especificaba el momento y lugar en que el buque había sido registrado, las condiciones en

que se le había encontrado y el número de esclavos hallados a bordo.

Éstos sí eran generalmente llevados a Sierra Leona, pues el gobierno inglés "daba como gratificación cinco libras por cada esclavo que hallen en el barco apresado" (56).

A esta regla general hay que hacerle las excepciones que justifican la diferencia mencionada entre el número de esclavos hallados a bordo y el de emancipados. Además, hasta la entrada en vigor del Tratado de 1835, los apresadores necesitan presentar los africanos transportados para justificar la presa. Según Potestad, "no es nuevo que convengan los comandantes de los cruceros con un jefe de la costa y éste les mande algunos esclavos para conducirlos con la presa a fin de que esta pueda condenarse" (57), como asegura que sucedió con la goleta Fabiana, cuya tripulación fue autorizada a quedar en tierra.

Tanto Potestad como los cónsules que le suceden denuncian los malos tratos que reciben los marinos españoles por parte de los británicos. A menudo, les despojan de su dinero y objetos personales y los abandonan a su suerte en algún punto de la costa. Potestad cita las quejas del capitán del bergantín Rápido: "El capitán se queja amargamente de haber sido maltratado él y su tripulación, y de haber sido robados muchos objetos de su buque. En

⁵⁶ AHN, Legajo 8041-8042, nota 6 de Potestad correspondiente a la goleta Conchita

⁵⁷ AHN, Legajo 8041-8042, nota 7 de Potestad, correspondiente a la goleta Fabiana

otros casos se hallan las mismas quejas, mas los capitanes nunca tienen razón" (58).

Al menos en una ocasión Londres reprueba que los marinos británicos se incauten de las provisiones y la carga del barco. La irregularidad se cometió con el bergantín español Nuestra Señora de la Caridad, apresado en 1821 por el Myrmidon (59).

Los objetos incautados al bergantín Caridad son, según la lista que figura en el despacho, mobiliario de cama, telas de algodón azul y blanco, carne de vaca en salazón, galleta, ron, pólvora y barras de hierro, por un valor total de 192 libras.

Según la declaración del comandante del Myrmidon, las provisiones, junto con diez vacas vivas, fueron empleadas para dar de comer a la tripulación del buque apresado o vendidas en diferentes puntos de la costa para comprar comida, pescado y ñame, para el pasaje esclavo. Londres da instrucciones para que el importe de las mercancías a bordo del Caridad sea pagado al Tribunal Mixto, a quien corresponde dividir entre España y Gran Bretaña el producto de la venta de los efectos hallados a bordo de los buques negreros condenados.

En 1822, la captura de dos buques negreros españoles, las goletas Ycanam y Vecua, y cuatro bergantines franceses, Vigilante, La Petite Betzey, L'Ursule y Le Theodore, en el río Bonny, objeto

⁵⁸ AHN, Legajo 8041-8042, nota 15 de Potestad, correspondiente al bergantín Rápido

⁵⁹ PRO, Legajo FO 315/2, despacho de la Cámara del Tesoro del 3 de mayo de 1825

de una portada de The Royal Gazette and Sierra Leone Advertiser (60), provocó un combate naval que se saldó con la victoria británica tras la muerte de varios marinos y algunos de los esclavos a bordo de los buques.

La publicación local de Sierra Leona le dedicó un extenso artículo (61) que ilustra las dificultades de los cruceros británicos para reprimir la trata y la agresividad de los negreros cuando creían que tenían posibilidades de escapar por su posición estratégica o por su superioridad numérica.

El 15 de abril de 1822, los cruceros Iphigenia y Myrmidon se acercaron a la desembocadura del río Bonny, donde vieron a dos goletas y cuatro bergantines anclados frente a la ciudad de Bonny. Los buques de la Armada británica, que se encontraban a unos 6 kilómetros de distancia, enarbolaron su bandera para identificarse y procedieron hacia los navíos anclados. Sin enseñar su bandera, las dos goletas hicieron fuego en ese momento por sorpresa.

Cuando los cruceros británicos redujeron velocidad, los buques negreros lo tomaron como señal de miedo por parte inglesa, según la crónica que refiere la batalla, y se acercaron a ellos. Al llegar a su altura, el Iphigenia y el Myrmidon abrieron a su vez fuego y, unos 20 minutos después de comenzada la acción, lograron abordarlos y apoderarse de ellos.

Un marino de cada crucero había perdido la vida y cinco

60 Reproducida en el Apéndice VIII

61 PRO, Legajo CO 271/2

resultaron heridos. A bordo del Ycanam, que había ofrecido una resistencia desesperada, murieron al menos 19 marineros y un número indeterminado fueron heridos. Cuatro esclavos fallecieron también y muchos otros resultaron dañados por el fuego inglés, entre ellos tres mujeres. Una de las cuales, según la publicación, perdió ambas piernas y otra el brazo derecho.

Sin embargo, el enfrentamiento no se saldó definitivamente con el abordaje de los buques esclavistas. En la goleta Ycanam, un cierto número de marineros se había escondido en la bodega y armado a los esclavos con mosquetes para sorprender a los ingleses. Cuando éstos descubrieron la treta, el comandante de ambos cruceros ordenó en venganza que se lanzara al mar a todos los españoles presos y tres de ellos fueron devorados por los tiburones.

En la otra goleta española, Vecua, abandonada por la tripulación, los británicos descubrieron en el último momento que los españoles habían encendido una mecha para hacer estallar un polvorín en el momento del abordaje inglés. Y ello a pesar de que a bordo se encontraban 325 esclavos encadenados que hubieran perecido con la explosión. La gaceta llama a los negreros españoles "monstruos de iniquidad".

A bordo de la Ycanam, el teniente Mildmay vio que una pequeña esclava de 12 o 13 años estaba esposada y unida a una cadena de hierro de tres metros que dificultaba sus movimientos. "Con los sentimientos humanitarios que son propios de un marino británico", escribe el cronista, las cadenas le fueron quitadas para atar con

ellas al capitán español que la había tratado con semejante crueldad.

Las dos goletas españolas fueron condenadas en Freetown en 1822, pero consta que tenían a bordo sólo tres esclavos cada una y no los más de 30 que menciona el artículo citado.

La brutalidad de los negreros no sólo se ejercía contra los esclavos y los marineros británicos. El juez Lewis explica a Madden como el capitán de la faluca Sí, capturado frente a la desembocadura de Gallinas, asesinó al vigía que no se había dado cuenta de que eran seguidos por cruceros británicos ⁽⁶²⁾. Lewis, sin embargo, destaca que habitualmente, los marineros de los buques negreros no denunciaban los actos de violencia que ocurrían en los buques ni a los captores ni a los miembros del Tribunal.

Aunque Lewis no conoce ningún caso de piratería protagonizado por un buque negrero, el jefe de aduanas Hook declara a Madden que los buques Camoens, Fortuna, Gabriel y Marinero han atacado a otros buques negreros para apoderarse de los esclavos tras haberse visto defraudados en su intento de comprarlos por falta de hombres disponibles para la venta en las factorías ⁽⁶³⁾.

3.11 Falsos esclavos

⁶² Cuestionario de Madden al juez británico de la Comisión Mixta en 1841, transcrito en el Apéndice IX

⁶³ Cuestionario de Madden al jefe de aduanas de Freetown en 1841, transcrito en el Apéndice IX

Algunas veces, los ingleses falsificaban las pruebas, como sucedió en los casos de las goletas Pepita y Merced. Respecto a la primera, dice Potestad: "Este caso merece particular atención, tanto por las circunstancias del apresamiento como porque prueba la injusticia de la confiscación de muchos buques en que debió haber las mismas transacciones que en este, mas que no pudieron presentarse pruebas tan patentes, sobre todo para los que debían condenar toda presa. El 29 de junio de 1834 fondeó en el Río Camarones la goleta Pepita, su capitán don Pablo Oliver, y el 30 á las doce de la noche, el comandante del buque de guerra inglés La Pelorno Mr. Richard Meredith mando con sus botes al teniente Marron para que la apresase, lo cual se verificó sin oposición alguna; apenas se apoderaron del buque hicieron ir a proa á todos los marineros españoles, y al mismo tiempo introdujeron en la bodega tres negros que llevaban preparados al efecto. Con la bulla que hicieron se despertó el capitán que dormía tranquilamente en su cámara; subió á cubierta y encontró su buque apresado y que se le presentan tres esclavos hallados á su bordo, de los cuales no tenía la menor noticia, y que se le dice que por este motivo se hacía la detención. Al día siguiente hacen desembarcar 176 esclavos que les dio el jefe de la costa, los cargan con las mercancías que habían en la Pepita y en seguida lo conducen á Sierra Leona. Se da principio al proceso como siempre presentando los papeles del buque y la declaración del buque apresador que expresa el motivo y circunstancias del apresamiento. En la de Mr. Meredith dice: que

había apresado la Pepita por hallarse tres esclavos á bordo; que el jefe de la costa le había entregado 176 más que el capitán tenía comprados en tierra, y que el había remunerado con las mercancías halladas á bordo de la Pepita los gastos de manutención y cuidar dichos esclavos. Se presenta en prueba de estos hechos la declaración jurada de varios individuos de la tripulación de los botes en la cual dicen haber hallado á bordo los tres esclavos, y la de estos que también juran que se les había llevado á bordo, y que allí se hallaban cuando fueron los apresadores. El capitán niega, mas como su dicho ni el de su gente no tiene ningún valor y al de los apresadores se les da entera fe, pide como último recurso que se tome declaración jurada al mismo comandante. El Tribunal lo concede y lo cita ante el secretario, más el se niega diciendo que la comisión no tiene facultad para exigirle declaración jurada. De resultas de esta negativa se entabla una competencia, y después de muchas dilaciones y resistencia, y de haber dado sobre este punto dictamen el abogado de la reina, se presenta su declaración y dice: "que los esclavos hallados á bordo de la Pepita por el teniente Barrow al tiempo del apresamiento fueron puestos á bordo sin que lo supiese el capitán Pablo Oliver; que fue con su conocimiento y consentimiento que se mandaron. Como esta declaración es en la que se podía haber sabido más si se hubiese querido, destruía cuanto se había pretendido probar contra la Pepita, fue absuelta,

concediéndosele alguna cantidad por perjuicios" (64). Londres admite en este caso que había sido ilegalmente detenida (65).

Algo similar ocurrió con la goleta Merced. "La goleta Merced fue apresada el 10 de enero de 1839 por el bergantín Dolphin, mandado por Mr. Edward Holand que la condujo a Sierra Leona y la presentó al Tribunal Mixto diciendo estaba equipada para el tráfico de esclavos. El Tribunal después de un prolijo exámen de los papeles y del buque, no hallando en unos ni en otro la más mínima cosa que pudiera hacerla sospechosa la absolvió y condenó al apresador á pagar las costas. [Respecto a este apresamiento, Londres considera que no se podía hacer otra cosa, sino liberarla, aunque cree que era en realidad un buque negrero (66)]. El mismo oficial volvió á visitar la Merced el 17 de junio siguiente, y hallándola en el mismo estado que cuando había sido absuelta no la detuvo, mas al día siguiente volvió y la apresó. En su declaración dice el apresador: Que después de haber visitado la Merced oyó voces en el agua, que acudió y recogió un esclavo que suponía había arrojado al agua la Merced, por cuya causa la había aprehendido al día siguiente. Presentaba efectivamente un negro por cuya declaración y por una imperfecta traducción, según dice el mismo Tribunal es: que de un buque que no sabe cual era fue puesto en una

64 AHN, Legajo 8041-8042, nota 16 de Potestad correspondiente a la goleta Pepita

65 PRO, Legajo FO 315/3, despacho del Foreign Office, 18 de abril de 1835

66 PRO, Legajo FO 315/5, despacho del 28 de diciembre de 1839

canoa con otros esclavos; que la canoa conducida por cuatro negros zozobró; que los cuatro negros volvieron á entrar en la canoa; que no quisieron recibirle en ella y que los otros esclavos se ahogaron. Nada se halló en el buque que indicase que hubiese habido esclavos, mas á pesar de esto y que el esclavo no podía decir si era aquel buque ó no donde había estado, fue la Merced declarada buena presa, sin duda para indemnizar al apresador de los gastos que había tenido que pagar en el primer apresamiento. No me es posible decir nada sobre este caso sin traspasar los límites de la moderación con que me he propuesto formar estas notas (⁶⁷).

3.12 Otras condenas irregulares

En algunos casos no fue necesaria la conducción del barco a Sierra Leona para que el Tribunal sentenciara su condena. Ocurrió con el bergantín Roberto (⁶⁸), del que era imposible determinar la nacionalidad, ni si se dedicaba al tráfico de esclavos, ya que el barco fue denunciado del siguiente modo: "El Roberto no debe considerarse como buque español ni aun como presa, si se ha de dar crédito á la declaración del apresador en la cual dice: que de un bergantín que le pareció sospechoso, el cual viendo que iba á ser alcanzado se fue á varar á la costa, donde como la mar era muy

⁶⁷ AHN, Legajo 8041-8042, nota 31 de Potestad correspondiente a la goleta Merced

⁶⁸ AHN, Legajo 8041-8042, nota 42 de Potestad correspondiente al bergantín Roberto

gruesa se hizo pedazos en un instante. Un marinero del crucero dice que conocía el dicho bergantín que se llamaba el Roberto. La declaración de este marinero y la del comandante, únicos antecedentes que hay de este caso, fueron remitidas á Londres al Tribunal del Almirantazgo, este se las devolvió á la comisión y entonces procedieron á condenarlo". Según Potestad, esto se hizo "para percibir la gratificación que concede el gobierno inglés por la tonelada en las presas de buques negreros".

El mismo motivo es aplicable a la condena del bergantín Dos Hermanos. Éste "salió de Santiago de Cuba para Gorea y Bisau donde vendió parte de su cargamento; después pasó á Río Pongos, y vendió lo que le quedaba á un americano y á un natural del pays. En el buque no se halló nada de prohibido, los examinadores dijeron que todo lo habían encontrado como lo usan los buques mercantes. Se le condenó porque un capitán americano que había perdido su goleta, y que después iba como práctico con los botes apresadores dice en su declaración: "Que en su presencia el capitán había contratado llevar á parte esclavos; y que los esclavos, las provisiones y el agua que habían sido embarcados, se habían echado á tierra al saber que venían botes con buques de guerra. Este bergantín se hallaba delante de una factoría donde iban á comerciar todas las naciones. No hay mas prueba de su culpabilidad que la declaración del Capitán Americano, que en esta ocasión formaba parte de los aprehensores y que por haber perdido su buque debía hallarse miserable. Si su declaración fuese cierta alguna huella hubiera quedado en el buque

pues no se desembarcan tan fácilmente los esclavos con todo lo que es necesario para conducirlos y algún otro testigo hubiera podido procurarse hallándose en un punto muy concurrido" (69).

Barcos que fueron apresados al otro lado del Atlántico, como la goleta Oposicao (70), los bergantines Victoria (71) y Scorpio (72), los tres con bandera portuguesa y detenidos cerca de Cuba, fueron escoltados hasta Freetown y juzgados allí, donde no había representante español.

El caso del Scorpio proporciona información sobre el destino de los emancipados: "El bergantín Scorpio navegaba con bandera portuguesa, fue apresado, ..., en la costa de la Ysla de Cuba, y conducido, según la declaración del apresador, primero á Nassau en Nueva Providencia, donde desembarcó los esclavos, y luego á Jamaica desde donde remiten á Sierra Leona los papeles del buque y solo un individuo de la tripulación. El Scorpio dicen que no estaba en estado de poder emprender el viaje" (73).

A este buque se refiere Madden en su informe de 1841 (74).

69 AHN, Legajo 8041-8042, nota 45 de Potestad correspondiente al bergantín Dos Hermanos

70 AHN, Legajo 8041-8042, nota 30 de Potestad correspondiente a la goleta Oposicao

71 AHN, Legajo 8041-8042, nota 32 correspondiente al bergantín Victoria

72 AHN, Legajo 8041-8042, nota 33 correspondiente al bergantín Scorpio

73 ídem

74 PRO, Legajo CO 267/172, Informe de Madden

Según el teniente Seagram, comandante del bergantín británico Termagant, el Scorpio, condenado en Sierra Leona en 1839, había sido comprado en 1835 por el Sr Savage, un emancipado, que actuaba como agente de Pedro Blanco. Savage se la vendió al capitán Salgado, un español, que la llevó directamente a Gallinas para cargar esclavos y desde entonces y hasta la fecha de su condena había efectuado cinco viajes con éxito a las factorías esclavistas de la costa de África.

3.13 El juicio

Tras la conducción de los buques a Sierra Leona se iniciaban los procedimientos del juicio, que normalmente tenía lugar a las pocas semanas de la llegada a puerto. Cuando los barcos eran detenidos con cargamento humano a bordo, éste era prueba suficiente para la condena. Cuando no se daba esta circunstancia, era el equipo lo que determinaba la condición de esclavista del barco y motivaba la condena.

El exámen del buque lo efectuaban unos delegados seleccionados por la Comisión Mixta. Veamos un ejemplo: "En el proceso de la Carolina -escribe Potestad- hubo una incidencia notable que hace ver la imposibilidad de que un buque sea absuelto aun cuando nada lleve prohibido por el tratado. El Tribunal después de examinar los papeles del buque que le presentan con la declaración del buque apresador nombra dos individuos de su confianza (que son siempre

los mismos) para que examinen el buque y vean si lleva algún equipo, particularmente de los comprendidos en el artículo 10 del tratado; de la declaración jurada de estos individuos depende la absolución ó condena casi en todos los casos: calculan a ojo la cantidad de agua que pueden contener las vasijas de agua que llevan y dicen si les parece mucho ó poco para la tripulación; del mismo modo calculan las provisiones y el número de pies que pueden tener las tablas sueltas que suelen llevarse para hacer algún reparo; dicen si las escotillas están ó no como en los buques mercantes, y califican una porción de cosas de las que no hace mención el tratado como usadas en los buques negreros. Los encargados de examinar la Carolina dicen en su declaración: "que en virtud de la comisión que han recibido del tribunal para examinar el buque, han ido y lo han examinado atenta y minuciosamente y juran han hallado (después de enumerar varias cosas insignificantes) 12 pares de grillos" -el renglón siguiente es ilegible- "y el Tribunal al pasar la sentencia de confiscación dice: "que después de muchas investigaciones á instancias del capitán se ve que los encargados de examinar el buque se habían equivocado por no poner el cuidado debido, por lo cual fueron severamente reprendidos, y que el Tribunal desecha la parte de la reclamación que se refiere á a las medias calderas y á los doce pares de grillos por falsa". No creo necesario decir nada sobre este hecho, solamente observaré que estos individuos habían decidido la suerte de nuestros buques y que el tribunal siguió sirviéndose de ellos para examinar otros. La

Carolina fue condenada porque llevaba 700 galones de agua y le calcularon que solamente debía llevar 6 hombres y 60 días de aguada que hacen por consiguiente 360 galones y un sobrante de 340, con los cuales por el mismo computo podían tomar 9 esclavos; mas como la tripulación era de 10 y el capitán que también bebe hacen 11, resulta que quedaba agua para 4 esclavos" (⁷⁵).

El Tratado de 1835 especificaba que para la condena de un barco negrero no era necesario que tuviera todos los elementos del equipo. Un exceso de agua a juicio de los examinadores se convirtió en ocasiones como la anterior en el motivo de la condena de un buque.

3.14 "Los españoles beben más que los ingleses"

Lo mismo sucedió con la goleta Octavia (⁷⁶), con bandera de Estados Unidos, pero condenada como propiedad española. Esta goleta fue condenada por tener vasijas con una capacidad de agua de 1.500 galones, cantidad exagerada, pero no suficiente para abastecer un presunto cargamento de esclavos.

También fue la situación del bergantín Plant (⁷⁷), con

⁷⁵ AHN, Legajo 8041-8042, nota 39 de Potestad correspondiente a la goleta Carolina

⁷⁶ AHN, Legajo 8041-8042, nota 37 de Potestad correspondiente a la goleta Octavia

⁷⁷ AHN, Legajo 8041-8042, nota 38 de Potestad correspondiente al bergantín Plant

pabellón estadounidense, pero a su vez propiedad española. La única prueba que hallaron los examinadores fue una cantidad de agua calculada en 2.360 galones. La cantidad legal de agua era de una galón por persona y día. Potestad no menciona el número de tripulantes del barco, pero protesta porque, "aunque esta cantidad de agua parece una cosa irregular, debe tenerse presente que en un clima ardiente como este, se consume más agua que en otro, y que los españoles beben más que los ingleses".

Además, añade Potestad, "también es notorio que los viajes á la costa de África son por lo general de muchos meses, si el objeto es un comercio legítimo, pues para cargar el cargamento que traen por frutos del pays tienen que recorrer muchos pueblos de la costa, y permanecer en ellos a veces meses enteros; también es sabido que en toda la costa hay muy pocos sitios donde pueda tomarse agua que no sea malsana. Para probar la injusticia del apresamiento de otros muchos que se hallan en el mismo caso basta considerar que el Plant siendo un buque de 200 toneladas podría llevar de 600 á 700 esclavos del modo que ahora se conducen. No quiero poner más que 600 á razón de galón diario, que es el cómputo de los comisarios, que hacen de un viaje de 60 días 36.000 galones; luego los 2.350 eran insuficientes para el tráfico de esclavos, a no ser que hicieran un viaje tan arriesgado y expusieran tanto capital para cargar 8 ó 10 esclavos, lo que no tiene sentido común" (78).

⁷⁸ AHN, Legajo 8041-8042, nota 38 de Potestad correspondiente al bergantín Plant

Si hemos de creer a J.L. Franco, el Sr. Potestad fuerza las cuentas. Según el primero: "el derecho de visita internacional les obliga a modificar su táctica (a los negreros). Para forzar el paso, habían de emplear, en lo adelante, bricks de pequeño tonelaje -250 toneladas cuando más-" (⁷⁹). Más adelante explica que "un navío de 200 toneladas transporta 100 negros acostados, 100 sentados y 100 en cuclillas. El trayecto dura un mes, pero puede prolongarse sobre 60 días o más antes de arribar a Cuba o a Brasil" (⁸⁰).

Si el Plant tenía 200 toneladas difícilmente podía llevar los 600 o 700 esclavos que le calcula Potestad.

3.15 La sombra de Pedro Blanco

Una de las notas más detalladas de Potestad ofrece información sobre el que fuera el más conocido de los negreros españoles del XIX. Se trata de la expedición del bergantín S. Antonio (á) Caymán (⁸¹). Este bergantín "salió de La Habana para la costa de Africa conduciendo 98 pasajeros negros libres que regresaban á su pays, y fue apresado por el Grossler el 11 de enero de 1845, y conducido á Sierra Leona".

⁷⁹ FRANCO, J. L.: op. cit., pág. 305

⁸⁰ FRANCO, J.L.: op. cit., pág. 306

⁸¹ AHN, Legajo 8041-8042, nota 43 de Potestad correspondiente al bergantín San Antonio (á) Cayman

Hay constancia, citada por Juan Pérez de la Riva, en el Archivo Nacional de Cuba de la autorización de salida a estos negros libres que deciden volver a África ⁽⁸²⁾.

"Aunque ateniéndose estrictamente a lo que previene el tratado parece que este buque debía ser absuelto, es menester confesar que se hacía muy sospechoso por varias circunstancias, y que quien había condenado muchos buques, se puede decir sin sombra de sospecha, no podía absolver este. El Caymán llevaba una segunda cubierta, aunque la justifica con decir que era para comodidad de tan crecido número de pasajeros, y una gran cantidad de agua y otros efectos que usan los buques negreros. Todo esto debía hacerlo sospechoso indudablemente, más se hallaba autorizado para esta expedición por las autoridades de La Habana, y mientras no se probase que hacía de estos efectos un uso ilegal, no debía condenársele. Los pasajeros negros fueron desembarcados en Sierra Leona y por consiguiente no pudieron llegar á los puntos que se habían propuesto y para donde habían pagado su pasage; se les devolvieron los efectos que les pertenecían mas no así á un pasajero español contra quien no recaía ninguna sospecha, y que lo que llevaba eran cosas que no pueden servir para hacer la trata de esclavos; esta distinción no se comprende ni el Tribunal hace declaración sobre ella. De los documentos más interesantes de este caso he remitido copia al Excmo. Sr. Ministro de Estado en mi

⁸² PÉREZ DE LA RIVA, Juan: Para la historia de las gentes sin historia, Barcelona, 1976, pág. 146

despacho número 7" (83).

El citado despacho explica que el pasaje de los afrocubanos libres conducía a Gallinas, lugar que J.L. Franco define como "el principal centro de la trata prohibida a cien millas náuticas al norte de Monrovia" (84).

La condena del Caymán motivó una reclamación del gobierno español, presentada por la embajada de España en Londres a Lord Aberdeen. Por ello, Madrid insistió a Potestad en que averiguase todos los detalles del caso.

Según Potestad, a bordo del Caymán se hallaba una carta firmada por Pedro Blanco, a quien el cocinero, José Salomón Beiró, identifica en su declaración como el mercader de La Habana que reclutó a los pasajeros.

Pedro Blanco, el Mongo de Gallinas, cuya biografía ha sido novelada por Lino Novás Calvo (85), es descrito por J. L. Franco como "el más famoso de los negreros de la etapa de tráfico interlope", (86). De él también se ocupa F. Ortiz: "Se cuenta de un tal D. Pedro Blanco, malagueño, que dirigía allí un gran comercio de esclavos a lo largo de la costa africana de la hoy Liberia, exportando sobre 5.000 esclavos anualmente al Brasil, la Antillas y los Estados del sur, desde 1822 a 1839, año en que se

83 AHN, Legajo 8026

84 FRANCO, J. L.: op. cit., pág. 183

85 NOVÁS CALVO, Lino: Pedro Blanco, el negrero, Madrid, 1973

86 FRANCO, J. L.: op. cit., pág. 189

retiró con una fortuna de 1.000.000 de libras esterlinas, según se dice, a Cuba, y después a la plácida Riviera italiana" (87).

En realidad Pedro Blanco se retiró más tarde, pues en 1845, estaba aún en Cuba. Asociado con la oligarquía cubana y fletando barcos para continuar la trata, como el Caymán, que después de depositar a los negros libres que habían pagado los gastos del viaje, justo en la factoría de esclavos de su propiedad, regresaría a la Habana cargado de africanos cautivos.

Hook dijo a Madden que en Freetown siempre se encontraban negreros de visita, conocedores todos ellos de Pedro Blanco: "Don Pedro's bills -relata el jefe de aduanas- drawn on Zulueta and Co., of London, are as common and as good as "Treasury bills", and are discounted with equal facility in this colony" (88).

El célebre negrero dejó su negocio a dos sobrinos, quienes durante una crisis de la trata en los años de 1846 y 1847 invirtieron sus beneficios en una fábrica de velas que fracasó por malversación de fondos y huyeron de La Habana en 1848 (89). No fueron los pasajeros del Caymán los únicos afrocubanos que emprendieron el retorno a África. El historiador francés Pierre Verger conoció personalmente a negros africanos que afirmaban ser

87 JOHNSTON, Sir Harry, op. cit., citado por F. Ortiz, op. cit., pág. 133

88 PRO, Legajo CO 267/172, cuestionario de Madden al jefe de aduanas de Freetown en 1841

89 PRO, Legajo FO 315/8, despacho de Kennedy del 25 de mayo de 1848

descendientes de cubanos (⁹⁰). La fundación de Liberia se debe al regreso de esclavos emancipados en norteamérica, en este caso patrocinado por abolicionistas estadounidenses que estaban menos horrorizados por la esclavitud que por la idea de tener que compartir su país con hombres libres de raza negra (⁹¹).

De los afrocubanos emancipados que retornaron a África a bordo del Caymán no tenemos testimonios. Sí los tenemos de otro grupo de 23 emancipados que diez años después volvió a África a bordo del Candare, que hizo escala en Southampton, donde fueron entrevistados para la prensa británica. Su testimonio, sin duda parecido al que hubieran podido dar otros ex esclavos que hubieran compartido las mismas experiencias, está recogido en la citada obra de Juan Pérez de la Riva y en una antología de testimonios esclavos elaborada por John Blassingame (⁹²).

3.16 La subasta del buque y del equipo

En los primeros 25 años de trabajos de las Comisiones Mixtas se condenaron 531 navíos y otros 686 fueron juzgados por el

⁹⁰ VERGER, Pierre: Fluxo e refluxo do trafico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos, Sao Paulo, 1987

⁹¹ MILLER, Randall M., Ed: Dear Master. Letters of a slave family, Nueva York, 1978

⁹² BLASSINGAME, John: Slave testimony. Two centuries of letters, speeches, interviews and autobiographies, Austin, 1986

vicealmirantazgo británico ⁽⁹³⁾. A este primer período de la historia de esta institución corresponden la mayoría de las capturas, pues en total las Comisiones Mixtas juzgaron 623 buques. De ellos, 528 correspondieron a las diferentes secciones del Tribunal Mixto de Sierra Leona ⁽⁹⁴⁾.

Los buques condenados y el equipo con que contaban se subastaban en Freetown. Algunos eran comprados por los comandantes de los cruceros británicos y se transformaban en navíos auxiliares de la escuadra inglesa en la costa de África. Otros muchos fueron el origen de numerosas fortunas irregulares.

Potestad no conocía o no reseña estas transacciones que levantaron numerosos escándalos, ya que comerciantes locales y funcionarios británicos actuaron en muchas ocasiones como agentes de negreros conocidos que recuperaban por poco dinero el buque expropiado, ya que en las subastas, los buques alcanzaban un precio irrisorio ⁽⁹⁵⁾.

Colonos negros y blancos de Sierra Leona se dedicaron a aprovechar la trata clandestina para hacer negocios ilegales. El mismo gobernador Finley, en el despacho del 17 de julio de 1830 antes citado ⁽⁹⁶⁾, refiere el caso de un británico residente en Freetown que coopera con negreros españoles.

⁹³ VERGER, Pierre: *op. cit.*, pág 548

⁹⁴ BETHELL, Leslie: *op. cit.*, pág. 84

⁹⁵ VERGER, Pierre: *op. cit.*, pág. 548

⁹⁶ PRO, Legajo CO 267/172

Finlay relata la captura del buque brasileño Nossa Senhora da Guia, detenido en el puerto de Freetown por haberse equipado en esa ciudad para la trata y juzgado por el tribunal del vice-almirantazgo. El buque había entrado en puerto tras ser capturado con un cargamento de esclavos a bordo el 13 de mayo de 1830, condenado, subastado y vendido al comerciante británico Harrison Parker. El propio Parker adquirió también numerosas barricas para agua en Freetown procedentes de subastas de otros buques negreros condenados. Y todo ello como intermediario de un negrero español llamado Salvador Lorens.

Este español se encontraba en la colonia a su vez porque había llegado a bordo de la fragata María de la Concepción, capturada en río Pongos el 24 de marzo del mismo año con 74 esclavos a bordo y condenada por el Tribunal Mixto el 11 de mayo.

Las actividades de Lorens despertaron sospechas entre las autoridades de la colonia, pues al parecer se sabía que se dirigía con su nuevo barco a Gallinas, de donde entretanto había recibido de Pedro Blanco un cheque para Parker de 1.000 dólares con el que compró el buque negrero brasileño. Los británicos le dejaron efectuar los preparativos para la partida y el Nossa Senhora da Guia se dispuso a zarpar aparentemente con destino a Cuba el 4 de julio.

Inmediatamente antes de su partida, las autoridades portuarias efectuaron un registro a bordo y descubrieron que llevaba cerca de 4.500 galones de agua fresca además de barras y cadenas de hierro,

por lo que el barco fue capturado de nuevo.

"I have to acquaint you -escribe Finley- that amongst the British subjects of this Colony, a Colony officially formed for the supression of the Slave Trade, men were readily found who unblushingly and with the greatest effrontery, stepped forward to advocate and defend the cause of the Nossa Senhora da Guia, notwithstanding the very suspicious character of her owner and master Salvador Lorens and the actual proofs against her".

El intermediario de Lorens en este asunto, Parker, trabajaba en la Commission of the Peace and Office of Joint Stipendiary Magistrate. Un empleado público de confianza.

Pierre Verger estudia algunos casos de traficantes de esclavos de Bahía que recuperaban mediante agentes interpuestos sus barcos. Éstos, de Sierra Leona partían de nuevo hacia alguna factoría y regresaban a Brasil con un cargamento de esclavos.

Según Verger, el propio juez de la comisión mista anglo-brasileña en 1827, un comerciante británico establecido en Freetown llamado Henry Savage, se enriqueció con la compra de navíos subastados. Savage es el nombre del agente de Pedro Blanco en Freetown en 1835, pero no disponemos de datos que permitan asegurar que se trate de la misma persona.

Otro súbdito inglés, Fred Langley compró en Sierra Leona partes del bergantín Esperanza, entre ellas el puente para esclavos y las pipas de agua despertando sospechas de que se proponía

revenderlas para su empleo de nuevo en la trata de esclavos (⁹⁷).

Además del caso del funcionario Parker, que fue depurado por el gobernador Finley, el tasador de la Comisión Mixta entre 1831 y 1837, John Hamilton, compró personalmente 22 de los navíos subastados que revendió al agente de Pedro Blanco en Londres. En 1837, el Foreign Office comunicó al juez del Tribunal que Hamilton había comprado el bergantín Minerva que revendió en Inglaterra a los agentes de Pedro Blanco. A Londres le consta, según el despacho, que Hamilton ha adquirido gran número de buques negreros "enteros o en partes" y el Foreign Office recomienda que se le advierta que debe cambiar de conducta o perderá el puesto (⁹⁸). Pero aún transcurrió un año antes de que Hamilton finalmente dimitiera en 1838, justo a tiempo de evitar ser destituido deshonorosamente (⁹⁹). También el Esperanza fue comprado en 1837 por los señores Rae y Hornell para Pedro Blanco (¹⁰⁰).

El propio Logan Hook, entrevistado por Madden, aparece mencionado como sospechoso de colaborar con los negreros en una carta del Foreign Office al Tribunal Mixto en 1845 (¹⁰¹). Según la comunicación, Logan Hook, como jefe de aduanas de Freetown,

⁹⁷ PRO, Legajo FO 315/3, 28 de septiembre de 1835

⁹⁸ PRO, Legajo FO 315/4, 15 de mayo de 1835

⁹⁹ VERGER, Pierre: *op. cit.*, pág. 552

¹⁰⁰ PRO, Legajo FO 315/4, 15 de mayo de 1837

¹⁰¹ PRO, Legajo FO 315/7, 18 de julio de 1845

concedió irregularmente matrícula británica al estadounidense Daniel Allen Coker para la goleta Engañadora en 1840, que éste había comprado en Sierra Leona tras haber sido ésta condenada por el Tribunal Mixto.

Originalmente, la Engañadora había surcado el Atlántico con el nombre de Gratidao, de propiedad brasileña hasta su captura en 1840. El comprador la revendió al jefe de las islas Plaintain, el británico Thomas Stephen Caulker, que a su vez revendió el buque a un negrero español llamado Severiano de Castro.

Bastantes africanos emancipados también se enriquecieron en Sierra Leona con la compra en subasta, no de los buques, sino del equipo y los objetos que traían éstos (102).

"The occasional sale by auction of a slaver's stores and cargo create a greater sensation than any other event that takes place in the colony", escribió en 1840 Madden en su informe sobre las posesiones británicas en África (103).

En Freetown, Madden descubre que muchos emancipados se enriquecen gracias a la trata clandestina y retrata con viveza el ambiente de las subastas: "I was struck with the anxiety of the multitude of hawkers and pedlars of the liberated African class to purchase the effects of the slaver, their vehemence in bidding and outbidding one another, their cunning at other times in arranging amongst themselves to let only one bidding, far below the value of

102 VERGER, Pierre: op. cit., pág. 553

103 PRO, Legajo CO 267/172

the object, be made for some object of considerable worth, and their dividing the bargain amongst themselves, or putting it aside for some white person attending the sale", escribe.

Algunos de estos vendedores ambulantes y pequeños comerciantes disponen de capitales de entre 50 y 500 libras y tres o cuatro de ellos, que comenzaron este negocio sin un chelín de su bolsillo se han retirado con dinero suficiente como para comprar una casa de piedra en Freetown y vivir del interés de un capital de 1.000 a 1.500 libras, asegura el comisionado británico.

Para Madden, "These means, there is too much reason to believe, are obtained by the constant dabbling in slave-trade supplies and speculations entered into at the auction of the slaver's goods and stores". Los especuladores adquieren calderos, barras de hierro y armas de fuego, entre otros objetos puestos a la venta por las autoridades británicas y lo revenden a los agentes de los traficantes de esclavos de Sherbro y Gallinas que residen en Freetown. Por esta razón, "they acquire a taste for this illegal traffic, and are CAUSED to feel an interest in its success by the facilities which are afforded to them, at these public sales of slave-trade property, for making money by the purchase of its effects for illegal objects", dice Madden.

La dependencia económica que esta clase de emancipados enriquecidos tiene con la trata afecta también al funcionamiento de los Tribunales Mixtos. Madden observa que cuando alguno de estos comerciantes es llamado a desempeñar un papel en un jurado, es

invariablemente defensor de los intereses de los negreros.

"If the case is one which involves the interests of a slave dealer, no matter what his nation, the disposition of a jury thus composed is invariably to give a verdict in favour of the slave trader, unless the chief justice should take extraordinary pains to make them do their duty honestly and impartially".

Para ilustrar la afirmación anterior, Madden refiere la absolución del Gollupchik en febrero de 1841. El buque era anteriormente conocido como Augusta y fue capturado cuando navegaba con bandera rusa, aunque su capitán, Sr. Alva, era un español que ya había sido detenido por capitanear el buque negro Liberal. El Gollupchik había sido vendido en Inglaterra a unos comerciantes de Londres, que lo enviaron a Gallinas con bandera y capitán británicos. Capturado de nuevo, el buque fue condenado en Sierra Leona, pero un jurado de africanos absolvió por unanimidad al capitán. Una decisión "which was received by the coloured persons in the Court with decided tokens of approbation".

Por último, el comisionado recuerda que no son sólo las personas de color quienes participan en prácticas ilegales de esta índole, "but persons of our own clime, and country, and complexion, having large establishments in the colony, and with some, a reputation for respectability which these practices certainly do not entitle them to".

Madden, por lo tanto, aconseja en su informe que se prohíba la reventa de los efectos de los buques condenados.

La participación británica en la trata no se limita sólo a los casos reseñados. Tanto el juez Lewis como Logan Hook testimonian que las mercancías con que los negreros pagan por los esclavos a los jefes de la costa se producen principalmente en las fábricas inglesas. "The cotton goods found on board of condemned slavers are frequently found to be of Manchester manufacture; the arms are often of English make", asegura Lewis.

3.17 Validez del informe Potestad

Aunque el trabajo de investigación de Fabricio Potestad no es tan metódico y completo como el estudio de Madden, es uno de los pocos documentos elaborados por un comisionado español que rescata los trabajos del Tribunal en los años en que no hay representante del gobierno de Madrid.

Su enfoque es tan sistemáticamente favorable a la parte española, como el cronista que en 1822 relataba el combate entre cruceros británicos y negreros españoles y franceses en términos de humanitarismo británico e iniquidad foránea. No se pueden tomar al pie de la letra las quejas a la arbitrariedad británica, especialmente tantos años después de analizados los hechos, ni creer la ingenua imparcialidad con que se escuda el cónsul español. A los datos de Potestad hay que acercarse con la misma mirada crítica con que éste revisa la labor de las autoridades británicas en Sierra Leona. Aunque curiosamente a Potestad se le escapa la

corrupción reinante en la colonia en torno al tráfico de esclavos, en la que tanto británicos como africanos emancipados participaron. Unos datos que hubieran deleitado en Madrid para responder con ellos a las constantes denuncias británicas que se recibían en España sobre las actividades toleradas de los negreros.

No obstante, las descripciones sobre el apresamiento de algún buque permiten reconstruir en pequeña parte la manera en que Gran Bretaña trata de ejercer la represión del tráfico, así como la astucia insincera de algunos marinos británicos para lograr la recompensa ofrecida por las capturas y el papel disuasor para el incipiente comercio español en la zona que tenía la Armada de S.M. Británica.

El énfasis inglés en abolir la esclavitud es también, como presumía Goethe, una manera de apoderarse de los mares y controlar futuras zonas de influencia.

El informe de Potestad es prolijo en detalles allí donde cabe la duda razonable sobre la culpabilidad de las presas españolas. Es lo que le piden las instrucciones que ha recibido. No se extiende, sin embargo, en los 199 casos, de los 244 juzgados, donde la culpabilidad de los buques no arroja sombra de dudas.

Un ejemplo lo proporciona la captura de la faluca española El No Sé, detenida el 29 de septiembre de 1844 por el Sloop y condenada poco después en Freetown. De su documentación se deduce que era originalmente un místico llamado San Pablo, propiedad de Isidoro Pla, de Masnou (una localidad cercana a Mataró). En 1843,

el buque fue comprado a Pla por Bartolomé Jaime Estapes, un piloto de Málaga. En abril de 1844, el nuevo dueño construyó en el buque una cubierta para esclavos y lo equipó con armas de fuego, municiones y un gran cañón, contratando una tripulación de 18 hombres. En Mataró le cambió el nombre por el de El No Sé y salió de ese puerto aparentemente con destino a Málaga, aunque en su lugar se dirigió a Almería, donde contrató a 16 tripulantes más, cargó más equipo para la trata y salió con destino a Montevideo, pero en realidad pasó por Cádiz, desde donde puso rumbo para la costa de Guinea y el estuario del río Congo (hoy Zaire), donde fue capturado. Los preparativos de esta expedición pasaron inadvertidos para las autoridades portuarias españolas, aunque el Foreign Office alega que el buque, sospechoso de estar equipado para la trata y la piratería, no tenía "aparente intención de ocultarlo" (104).

Otro buque negrero español que llegó a ser famoso fue el bergantín Urraca, que entre 1830 y 1836 desembarcó ocho cargamentos de bozales en Cuba. Posteriormente, fue comprado por un portugués que le cambió el nombre por el de Arrogante. Tras un nuevo viaje con éxito a Cuba, el Arrogante fue capturado y condenado en Sierra Leona. Allí fue de nuevo comprado por el agente de un negrero español, rebautizado como Iberia y aún efectuó otro viaje con éxito a Cuba antes de estrellarse contra un arrecife mientras escapaba de otro crucero británico. En sus diez viajes a Cuba había

104 PRO, Legajo FO 315/7, 7 de febrero de 1845

desembarcado no menos de 4.000 bozales en total (¹⁰⁵).

Potestad no hace referencia a un detalle tan significativo como que ocho de los capitanes juzgados en Sierra Leona reaparecen poco después de su condena al mando de otro buque negrero, lo que confirma que la represión de la trata era asunto inglés. Una vez devueltos a La Habana los negreros, éstos se reincorporaban al ilícito comercio sin represalias por parte de las autoridades cubanas.

Ocurre con Joaquín Andricaín, capitán de la Gazeta y de Esperimento, ambos apresados en 1836; con José de Inza, capitán de la Segunda Socorro en 1833 y del Esplorador en 1836; con José Carbó, capitán de la Pántica en 1834 y del Manuel en 1835; con José Maury, capitán del Ataja Primo en 1830, de la María Ysabel en 1834 y de la Lechuquina en 1836; con Félix Marengo, capitán del Republicano, apresado en 1839 y de nuevo en 1841 (de lo que cabría deducir que los compradores del barco condenado lo utilizan de nuevo en el mismo comercio y con la misma tripulación); con José Rodríguez, capitán de la Carita en 1829, de la María en 1830, y quizá de la Oposicao en 1838; con Mariano Sgitcovitch, capitán del Matilde y del San Pablo de Loanda, ambos apresados en 1839; y con Manuel Antonio Dos Santos Pereira, capitán de la Josefina en 1841 y de Sua Magestad en 1845.

¹⁰⁵ Exposition ..., pág. 19

3.18 Antecedentes en Madrid

El Archivo Histórico Nacional de Madrid conserva buena parte de las constantes denuncias británicas sobre la trata de esclavos en inafraacción de los tratados de 1817 y 1835. Comparando los datos del Archivo con la lista de barcos condenados elaborada por Potestad, de los 244 barcos juzgados en Sierra Leona, 55 habían sido ya denunciados por las autoridades británicas en La Habana o en Madrid, algunos hasta nueve veces (¹⁰⁶).

La mayoría de estos buques regresaba oficialmente de África en lastre, de vacío, después de haber visitado este continente. De ser ello cierto, hubiera sido un comercio ruinoso, especialmente porque muchos de ellos van y vienen de África en lastre cinco y seis veces en un plazo de tres o cuatro años.

Otros compran grillos en La Habana, algunos lo hacen en la península y bastantes desembarcan esclavos clandestinamente. Nunca, sin embargo, se comprueba una sola de estas denuncias. Las autoridades de Madrid, como indican los documentos disponibles en el AHN preguntan a los funcionarios cubanos si tienen noticias sobre la denuncia interpuesta por los diplomáticos británicos en La Habana. la respuesta es siempre idéntica: Hechas las pertinentes averiguaciones, no consta en Cuba que el buque denunciado hubiera

¹⁰⁶ Apéndice IV: Lista de barcos juzgados en Sierra Leona que habían sido previamente denunciados a las autoridades españolas

traficado con esclavos ni desembarcado africano alguno ilegalmente. Los reiterados viajes de placer a África no despiertan recelos oficiales.

Al final del trabajo, hemos añadido un apéndice con los antecedentes que obraban en Madrid de 55 de estos buques que acabaron siendo condenados en Freetown.

Cuando nos refiramos al fin del tráfico de esclavos volveremos de nuevo sobre las denuncias británicas de buques que se preparan en los puertos españoles para hacer la trata en África.

CAPÍTULO IV

Los años centrales del siglo (1846 a 1857)

4.1 Un sombrero de tres picos con un plumero encarnado

El 9 de agosto de 1846, Fabricio Potestad hace entrega de los papeles del consulado a Juan José García, su vicecónsul y desaparece de la historia. La documentación incluye copias de los Tratados de 1817 y 1835, unos apuntes dejados por José Camps y legajos de correspondencia con las autoridades británicas de Sierra Leona que no se han conservado en los archivos ⁽¹⁾.

Durante unos meses, Juan José García fue el encargado de la representación española hasta la llegada de Adolfo Guillemard de Aragón, un conocedor de la zona que había efectuado una expedición a Fernando Poo a cuenta del Gobierno español. En 1847, Guillemard, que acaba de desembarcar en Freetown procedente de Fernando Poo, informa escuetamente que el señor García se ha fugado. De su breve desempeño del cargo apenas quedan unos pocos despachos rutinarios y una carta del rey de Gallinas a su hermana la reina de España.

Con fecha 15 de septiembre de 1846, García escribe: "El Rey negro Mana de Gallinas que manda un territorio de mas de mil leguas de extensión me escribe con fecha 6 del corriente lo que sigue: Al Cónsul de los Españoles en Sierra Leona, el Rey de Gallinas Mana pide que el Consul de España transcriba su carta á la Reyna de España hermana del Rey Mana según él dice Isabel II para que haga

¹ AMAE, Legajo 2066, Inventario de los Papeles del Consulado, 9 de agosto de 1846

Años centrales del siglo

le envíen un sombrero de tres picos, con un plumero encarnado muy alto, un bastón con un puño de oro redondo y grande como una naranja, un sable muy largo, una casaca encarnada con dos colas largas (faldones) y dos espoletas de oro en los hombros (charreteras) unos pantalones encarnados con una franja de oro en los lados del ancho de cuatro dedos. Quiere también que su hermana Isabel II le envíe una medalla grande con su cinta para colgárselo del cuello y con el retrato de su hermana la Reyna Isabel II, pues él dice que lo hace muy bien con los súbditos de su hermana Isabel, que están muchos en su territorio comprando aceite y cuero y que no deja sacar del Pays marfil, palo de tinte, arroz, oro ni pieles mas que á los Españoles" (2).

Aunque el territorio de Gallinas era muy frecuentado por negreros españoles, este testimonio indica que el comercio legítimo se alternaba también con la trata. Esta zona, que fue un nido de negreros durante la primera mitad del siglo, recibió el nombre de Gallinas de los portugueses, por la abundancia de aves de esta familia en esa zona.

En la actualidad se encuentra dividido por la frontera entre Sierra Leona y Liberia. Los reyes de Gallinas, de la tribu Massaquoi, participaron en la trata de esclavos activamente. El jefe de mayor importancia fue el rey Siaka. Su sucesor, Mana, que escribió la carta que nos ocupa, continuó la tradición esclavista

² AMAE, Legajo 2066, despacho de García s/n del 15 de septiembre de 1846

y reinó hasta 1872 ⁽³⁾.

"Ademas -continúa la misiva de Mana- quiere y pide á su hermana Isabel II le proteja, pues no quiere relaciones con los Ingleses que le han quemado en la costa estos varias casas de los pueblos de su Reyno, y que el Rey Mana con todo su Estado quiere estar bajo el dominio y protección de la España según me dice en su escrito que me ha dirigido y que se conserva archivado en este Consulado de S.M.C."

La escuadra inglesa atacaba de vez en cuando las factorías negreras de la costa que eran más conocidas en un vano intento por evitar la trata destruyendo su infraestructura. Refiriéndose a los métodos represivos empelados para este fin, Renault y Daget escriben: "Sur quelques foyers de traite, à Gallinas notamment, des techniques spéciales son introduites: des commandos de troupes de marine son débarqués, combattent et rasent sans y regarder de trop près les captiveries et parfois le village à côté. Opérations vaines: village et captiveries sont aussitôt reconstruits un peu plus loin" ⁽⁴⁾.

Ya en noviembre de 1840, los británicos creyeron haber asestado un duro golpe al tráfico esclavista en Gallinas, aunque

³ FYLE, C. M.: *The History of Sierra Leone. A concise introduction*, London, 1981, pág. 55

⁴ RENAULT, François et DAGET, Serge: *Les traites negrières en Afrique*, París, 1985, pág. 145

Años centrales del siglo

tres años más tarde la trata florecía de nuevo en este estuario ⁽⁵⁾. El ataque de 1840 está bien documentado, pues está recogido con detalle en el informe de Madden de 1841 ⁽⁶⁾. Según el teniente Hill, citado por Madden, hasta 1840 las factorías de Gallinas exportaban anualmente unos 10.000 esclavos.

La versión inglesa de la relación entre los nativos y los negreros difiere de la expuesta en la carta de Mana seis años después. El teniente Hill afirma que los jefes nativos se quejaron a los cruceros británicos de que los traficantes españoles y portugueses establecidos en su territorio no les permitían autorizar a los buques de la Armada inglesa a abastecerse en la región o a aprovisionarse de agua.

Esta conducta por parte de los negreros indujo al teniente Hill, capitán del Saracen y al comandante Denman, capitán del Wanderer, junto con el comandante del Rollo, a dirigirse a Gallinas para escarmentar a quienes ahuyentaban el comercio legítimo de los mercantes británicos y desafiaban a la Armada británica.

Los tres buques llegaron a la desembocadura del río Gallinas el 19 de noviembre de 1840, tripulados por 120 marinos y 10 oficiales. Destruyeron cinco factorías y liberaron a 900 esclavos que se encontraban en ellas. Unos sesenta hombres blancos

⁵ Exposition of the African Slave Trade from the year 1840 to 1850, inclusive. Prepared from official documents, and published by the direction of the representatives of the religious society of friends, Philadelphia, 1851 (reed. en Nueva York, 1971), pág. 42

⁶ PRO, Legajo CO 267/172

trabajaban en este puerto negrero (⁷). Tres marineros británicos perdieron la vida en la expedición.

Las factorías destruidas pertenecían a Pedro Martínez, Pedro Blanco, Francisco Grassi, Pablo Álvarez e Ignacio Rolla. Los dos primeros, según el teniente Hill, disponían de agentes tanto en Londres como en Sierra Leona y en ambos sitios hicieron circular quejas contra el comandante Denman.

Los negreros calcularon sus pérdidas por este ataque en un millón de libras esterlinas y la mayoría de sus envíos iban a La Habana. El teniente Hill relató a Madden que entre el 13 de enero de 1839 y el 9 de febrero del mismo año vio ocho buques mercantes, procedentes de Londres y La Habana, descargar mercancías en Gallinas. La carga consistía en balas de algodón, tabaco, ron, armas y pólvora.

Durante ese año, los cruceros británicos capturaron dieciséis buques esclavistas a la salida del estuario de Gallinas, aunque sólo uno de ellos tenía esclavos a bordo.

El informe explica que poco después de la destrucción, Rolla, de nacionalidad española, reconstruyó su factoría a diez kilómetros del emplazamiento anterior y que los otros factores esperaban compensación económica de sus agentes en Londres para hacer lo mismo.

Sin embargo, Madden se felicita porque los negreros lo

⁷ Exposition ..., pág. 14

Años centrales del siglo

consideraron como el primer golpe serio que había sufrido su comercio. Una de sus consecuencias más inmediatas fue que el célebre negrero Canot, propietario de una factoría en Nuevo Sestor y que se disputó con Pedro Blanco la reputación de ser el más poderoso de su gremio, entregó sus esclavos -140 en ese momento- y su factoría al teniente Seagram, capitán del Termagant, y prometió retirarse de la trata.

Pero el comisario británico es consciente de que los esfuerzos de Londres para destruir la trata no pueden ser considerados todavía como satisfactorios, como veremos más adelante. A pesar de que en el mismo año de 1840, la armada británica destruyó también factorías negreras en la isla de Corisco en represalia por la agresión de los factores a un crucero inglés ⁽⁸⁾.

En 1849, tres años después de redactada la carta de Mana a Isabel II, los británicos atacaron de nuevo la factoría de Gallinas, pues en el AHN ⁽⁹⁾ figura un documento escueto donde pone: "Territorio de las Gallinas. Destrucción de las factorías por la escuadra inglesa, entregado el expediente al Sr. Irujo", pero no se nos dice nada más. En esta ocasión debieron tener más éxito, pues según C.M. Fyle, la trata fue finalmente extirpada del estuario de Gallinas y en el río Sherbro en 1850, gracias a los

⁸ Exposition ..., pág 14

⁹ AHN; Legajo 8043

Años centrales del siglo

esfuerzos del gobernador Pine ⁽¹⁰⁾, y los sucesivos representantes españoles en Freetown no aluden de nuevo a este centro negrero.

El representante español vio en la petición del rey Mana una posibilidad para comenzar a crear puntos de apoyo en la costa de África para el comercio y la esfera de influencia política española: "Yo me atrevo á dirigir esta comunicación a V.E. únicamente con la idea -sigue el despacho del cónsul García- (salvo el parecer de V.E.) de lo útil que sería entablar relaciones de comercio con el territorio del Rey Mana, virjen todavía en conocimientos con otras Naciones no siendo la Española y que estoy cierto del feliz éxito de esta empresa tomándola V.E. en consideración y (salvo su parecer) haciendo conocer esto mismo á nuestro Comercio y en particular á los Canarios y Cubanos, los primeros para el Despacho de sus vinos sobrantes, y los segundos para sus aguardientes".

Es probable que el rey Mana se quedara al final sin su sombrero de tres picos. La documentación no hace otra referencia a este asunto. Anotemos, sin embargo, como la afluencia de españoles a este territorio, desde el que se efectuaban muchos embarques clandestinos de esclavos y adonde hacía poco se dirigían los afrocubanos libres fletados por Pedro Blanco que acabaron su vaje de forma abrupta en Sierra Leona, ofrecía a España posibilidades

¹⁰ FYLE, C. M.: op. cit., pág 40

Años centrales del siglo

para sustituir comercio ilegítimo por uno legítimo y competir con otras potencias europeas en el mercado africano.

Pero de momento, Madrid parece más interesado por ayudar a una pobre mujer abandonada, la señora Arias, cuyo marido desapareció sin dejar rastro. Juan José García recibe el encargo de indagar si el mal marido es conocido por esas costas, frecuentadas, como decía Potestad, por "la clase más desmoralizada de la sociedad" ⁽¹¹⁾. Un año después sabremos que Arias ha pasado por Sierra Leona a bordo de un negrero. Las sospechas de su cónyuge eran ciertas. Pero la noticia ya no la proporciona Arias sino el siguiente cónsul, don Adolfo Guillemard de Aragón, que asume el consulado el 24 de marzo de 1847 ⁽¹²⁾.

4.2 Adolfo Guillemard de Aragón

Los primeros despachos de Guillemard hacen de nuevo referencia al tráfico de esclavos. El 15 de mayo de 1847, éste informa del apresamiento de cinco barcos negreros, tres de ellos con esclavos a bordo: 920, 303 y 272 respectivamente. "La mitad son mujeres y chiquillos", informa el cónsul. Todos llevan bandera brasileña

¹¹ AMAE, Legajo 2066, 1847

¹² AMAE, Legajo 2066, despacho de Guillemard del 24 de marzo de 1847

Años centrales del siglo

(¹³). La capacidad de carga de los buques ha aumentado. Cada vez son más numerosos los cargamentos de bozales en las bodegas de los negreros. En este año de 1846, el buque Tres Amigos carga hasta 1.350 esclavos. Su capitán había sido capturado en total seis veces por los británicos (¹⁴).

En julio, otros cuatro barcos, con 575 niños de entre 5 y 10 años, son apresados por los cruceros ingleses. Según Guillemard, 14 barcos negreros más han escapado hacia Brasil. "La trata de negros es mas activa que nunca", escribe. En el mismo despacho, Guillemard recuerda a Madrid que está viviendo de prestado del banquero de Freetown. Como ya es tradicional, al cónsul de España no le llega el sueldo (¹⁵).

Guillemard despide el año insistiendo en que la trata va en aumento y recordando que la fiebre amarilla se ha apoderado de la colonia (¹⁶).

El nuevo cónsul no es un cualquiera. Está decidido a convertirse en un hueso duro de roer para los ingleses, quienes admiran su buen juicio y patriotismo en cartas elogiosas que él remite a Madrid (con traducción, por si acaso). Asegura moverse por

¹³ AMAE, Legajo 2066, despacho de Guillemard de 15 de mayo de 1847

¹⁴ *Exposition ...*, págs. 79-80

¹⁵ AMAE, Legajo 2066, despacho de Guillemard de 25 de julio de 1847

¹⁶ AMAE, Legajo 2066, despacho de Guillemard del 27 de noviembre de 1847

Años centrales del siglo

la costa de África como pez en el agua. De hecho, en su expedición a Fernando Poo tomó posesión de la isla de Corisco para la corona española. De sus cartas resulta un autorretato a medio camino entre un Robin Hood de la costa de África y un explorador de la catadura de Richard Burton, quien fue cónsul inglés en Fernando Poo de 1861 a 1864 ⁽¹⁷⁾. Envía informes muy interesantes sobre la vida en Sierra Leona, la cárcel, el depósito de negros, los poblados de negros emancipados y la situación política en otros puntos cercanos. Asume el consulado francés en Freetown, visita a los negreros enfermos y los ayuda de su bolsillo, salva náufragos, coloca españoles en factorías costeras y media en guerras locales. En los asuntos del consulado, se caracteriza por tomar decisiones audaces y muy personales para defender los intereses de su patria.

Su primera comunicación se refiere a un teniente de la Real Armada española que muere defendiendo el barco del que era capitán. Pero no era una acción heroica para defender un buque de guerra español, sino un barco negrero ⁽¹⁸⁾. El despacho que proporciona esta escueta información no facilita el nombre del barco ni del capitán. Como la correspondencia que ha sobrevivido es fragmentaria, la información detallada, si la hubo, se ha perdido.

¹⁷ HIBBERT, Christopher: *Africa explored. Europeans in the Dark Continent*. 1769-1889, Penguin, 1984, pág. 223, y FARWELL, Byron: *Burton. A biography of Sir Richard Francis Burton*, Penguin, 1990

¹⁸ AMAE, Legajo 2066, despacho de Guillemard del 27 de enero de 1848

4.3 La libre contratación de los emancipados

Un mes después, el señor Guillemard de Aragón manda un resumen de sus conversaciones con las autoridades inglesas de la colonia, con los que confraterniza, pero a los que expone su opinión indignada de los desmanes de los marinos británicos. De su comunicación resulta una acabada descripción de los embarques de africanos emancipados que parten a las Antillas inglesas en calidad de contratados libres.

El Gobierno británico contraía las mismas obligaciones que el español respecto a los emancipados que caían en sus manos. "When a ship was seized off the West African Coast by a British Warship, the Africans on board were carried to Sierra Leone and given their freedom. A few eventually returned to their own homes in various parts of West Africa, but most of them remained in Sierra Leone which had been started as a settlement for Africans who had once been slaves in America and England", escribe Walter Rodney (¹⁹).

En una velada con el Comandante en Jefe de la escuadra inglesa, íntimo de Lord Palmerston, según Guillemard, en la que ambos estudian las posibilidades que se abren al comercio africano, las rutas que usan "los Fullatahas (probablemente los peuls), los Mandingos y los serracotes" para llegar a Tombuctú y el papel que está llamada a desempeñar en el futuro la posesión de Fernando Poo,

¹⁹ RODNEY, Walter: West Africa and the Atlantic slave trade, en Historical Association of Tanzania Paper, nº 2, 1970, pág 71

el cónsul español alude al destino de los esclavos emancipados que emigraban hacia las West Indies:

"Me dijo -relata Guillemard- que comprendía lo defectuoso que era el plan de ejecución que por cierto era visto con sorpresa en Europa y que el Gobierno Inglés para satisfacer los Colonos de aquella parte de sus dominios se exponía mucho, tanto mas cuanto le era mas facil, menos espensivo proporcionar á los Indios, á los Chinos que buscan emigrar á la Isla Mauricio por centenares, un medio de hacerlo, ganando, las dos partes contractantes" (20).

A continuación, Guillemard explica a su interlocutor las condiciones en que se hace los embarques de emigrantes voluntarios: "Refiriendole que el Growler, barco á vapor del cual habia hablado á V.E. muchos meses hace, se habia cargado 476 chiquillos y chiquillas en el primer viaje, 766 hombres, niños mujeres en el 2o. que un buque Americano, Capitan Taylor, ultimamente se llevo 250 soldados, embarcados, á las 10 de la mañana, en medio de la tropa armada, fusil cargado, listos á hacer fuego sobre estos infelices voluntarios que lloraban á sollozos, gritando para quedarse en tierra; que 20 dias hace, un buque, fletado por el Almirantazgo, con un teniente de navio á Bordo, Mr Griffith, como capitan de bandera, para cerciorarse del cargamento, se habia llevado 176, todos tomados del deposito +, sin ningun conocimiento ni voluntad de parte de los negros embarcados, parecia asombrado: me aseguro

²⁰ AMAE, Legajo 2066, despacho de Guillemard del 2 de febrero de 1848

Años centrales del siglo

que su Gobierno estaba perfectamente creído de que la emigración era consentida; que la falta era de los agentes solos, y que iba á escribir sobre el particular -en fin parece y se dice completamente opuesto á la dicha emigración".

Una nota en el margen del despacho citado alude al depósito de esclavos emancipados de Freetown: "+ en el cual existen en este momento 1.990 esclavos provinientes de tres presas hechas un mes hace " (21).

El estilo de Guillemard es confuso. Hombre políglota, como su lejano antecesor Lefer, castellaniza términos ingleses como "espensivo", utiliza las mayúsculas con la intención de resaltar los puntos que considera importantes y subraya palabras y frases, en ocasiones hasta tres veces, para que no pasen inadvertidos los aspectos más destacables de sus informes. Mezcla conversaciones e ideas y separa por rayas lo que debieran ser puntos y aparte.

Desbordados en Madrid por tanta innovación ortográfica y sintáctica, le recomiendan que mejore su estilo, aprenda a doblar bien el papel y, sobre todo, que cuando escriba, se abstenga de decir "paparruchas". Leal funcionario, Guillemard se disculpa (22). Pero su estilo no desmerece lo acertado de algunas de sus observaciones. Después de que Gran Bretaña aboliera la esclavitud

²¹ AMAE, Legajo 2066, despacho de Guillemard del 2 de febrero de 1848

²² AMAE, Legajo 2066, despacho de Guillemard del 15 de julio de 1848

Años centrales del siglo

en el imperio el 1 de agosto de 1834, la economía de plantación en las Antillas británicas, las llamadas West Indies, experimentó una notable demanda de mano de obra dada la poca disposición de los antiguos esclavos a continuar trabajando a sueldo para los mismos amos de ayer, que ahora se presentaban como patronos capitalistas.

Durante los primeros cuatro años después de la liberación, los ex esclavos debían continuar trabajando en virtud de una especie de patronato, el "apprenticeship", de carácter obligatorio, legislado en forma de "Trespass Acts" y "Vagrant Acts" ⁽²³⁾ que castigaban a los emancipados que se escabullían de las prestaciones laborales.

Cuatro años después, cuando las leyes pierden vigor y el "apprenticeship" expira legalmente, la tendencia mayoritaria entre la población emancipada a buscar su propia fuente de subsistencia al margen de las plantaciones puso en peligro la rentabilidad de este sistema de producción.

Para evitarlo, en algunos sitios, como la Guayana Británica, se prohibió la venta de tierras a los antiguos esclavos, que aún así buscaron tierras de bosque sin ocupar para crear sus propias cooperativas o granjas familiares.

Establecimientos de carácter similar fueron puestos en marcha por emancipados en Jamaica y Trinidad y otras islas más pequeñas del Caribe. La renuencia de los afroamericanos a cooperar a cambio de un salario miserable, condiciones que han sido ampliamente

²³ FRYER, Peter: **Black People in the British Empire. An introduction**, London, 1989, pág. 28

estudiadas por el historiador trinitario Eric Williams ⁽²⁴⁾, obligó a los británicos a buscar mano de obra fuera de las Antillas e importar trabajadores contratados indios, chinos y africanos.

Las condiciones en que trabajaron estos contratados libres eran muy parecidas a la esclavitud y el presunto incumplimiento de contratos se penaba con castigos físicos idénticos a los empleados contra los esclavos ⁽²⁵⁾. La descripción de Guillemard del embarque forzoso de emancipados no contrasta con las condiciones en que éstos vivían en las Antillas británicas.

Los africanos liberados por los cruceros británicos constituyeron una de las reservas de mano de obra a la que Gran Bretaña trató de convencer durante el siglo para que supliera la demanda de brazos para las plantaciones caribeñas.

Muchos africanos emancipados siguen, de creer a Guillemard, como en tiempos de Potestad, es decir siendo embarcados contra su voluntad en calidad de contratados. De esta manera, la represión de la trata sirve para simplificar en ocasiones el trabajo de reclutar mano de obra para las colonias inglesas del otro lado del océano, además de proporcionar la base humana para ir repoblando los alrededores de Freetown con gentes que no tienen relación con las tribus locales y son, por tanto, transmisores del sistema de colonización británica.

²⁴ WILLIAMS, Eric: *Capitalism and Slavery*, New York, 1966

²⁵ FRYER, Peter: *op. cit.*, págs. 25 a 32

Años centrales del siglo

La memoria sobre el estado de la colonia de Sierra Leona escrita por R. Madden en 1841 para presentar a la Cámara de los Comunes ⁽²⁶⁾ se acompaña de varios carteles de propaganda que las autoridades inglesas distribuían por las calles de Freetown y ciudades limítrofes para animar a los emancipados a emigrar al Caribe y la Guayana Británica. En los apéndices figuran reproducciones de los tres carteles ⁽²⁷⁾.

Uno de ellos, firmado por el gobernador Hamilton, se dirige a los africanos liberados de Waterloo y Regent Town, instándoles a dirigirse a la isla de Trinidad.

La oferta incluye un salario diario en metálico y media libra de pescado en salazón, una casa, una granja y un poco de ron cada día.

Otro cartel anuncia la posibilidad de viajar a Jamaica dirigida a cimarrones, colonos y africanos liberados de Sierra Leona. Para organizar este programa de emigración se encuentra en Freetown el comisionado Alexander Barclay, quien anuncia que se dirige a la isla caribeña a bordo del Hector, donde el pasaje es gratis para los emigrantes y sus familias si se deciden a emprender la travesía.

El contrato es para un año, y se puede renovar avisando con tres meses de anticipación. A su llegada a Jamaica, el nuevo colono

²⁶ PRO, Legajo CO 267/172

²⁷ Apéndice VI: Carteles de propaganda para atraer a trabajadores libres contratados a Jamaica, Trinidad y Demerara

Años centrales del siglo

es libre para buscar trabajo en las plantaciones que desee, en función de la oferta que hagan los patronos que compiten por atraer a la nueva mano de obra, y se insiste en la libertad que tienen para permanecer en la isla o regresar a Sierra Leona si lo prefieren.

Los salarios que se anuncian son de un chelín y seis peniques al día. Los emigrantes que lo deseen pueden comprarse ropa en el barco, al precio de Londres, descontando el dinero de su primer año de salario. El historiador británico P. Fryer escribe que en "1840, in Jamaica, women and children were refusing to work on the plantations; men were working irregularly and often negligently; and thousands of ex-slaves were settling in vacant backlands. Six years later, the labouring population residing on the states was only a third of what it had been in the last years of slavery" (28).

Por último, la memoria redactada por Madden incluye un tercer cartel anunciando la emigración a la localidad de Demerara, en la Guayana Británica. De nuevo según Fryer, ésta es una de las colonias británicas donde más problemas tuvieron los plantadores británicos para evitar que los esclavos liberados abandonaran las plantaciones: "In British Guiana the planters cut down fruit trees, destroyed plantain walks, and banned fishing, so that freed slaves should be denied any source of food that might compete with

²⁸ FRYER, Peter: op. cit., pág. 26

plantation work" (29).

Para los emigrantes a Guayana, la publicidad ofrecía un salario de ocho dólares españoles y medio al mes por una jornada laboral de siete horas y media al día, cuando en Sierra Leona la jornada laboral era de 10 horas diarias.

Se aseguraba al emigrante que era libre de escoger entre las ofertas de los plantadores. Una opción alternativa a la anterior incluía cinco dólares españoles y medio al mes más 14 pintas de arroz a la semana y tres libras y media de carne de cerdo o de pescado en salazón. El ron, el tabaco y las pipas eran gratis, así como los servicios médicos y un alojamiento que se promete comfortable.

Demerara ofrecía también la ventaja de disfrutar de un clima idéntico al de Sierra Leona y de ser el punto más cercano a Freetown en la costa atlántica de América del Sur. Como en los modernos folletos de venta de viviendas, los anunciantes aseguran que las comunicaciones entre ambas colonias van a mejorar: "We promise and intent to establish a steam Boat communication between the two colonies of Demerara and Sierra Leona which will be reciprocally advantageous and the passage will then be made in ten days".

Refiriéndose a estos carteles de propaganda, Madden escribe: "The copies of proclamations by some of the emigration agents, I

²⁹ FRYER, Peter: op. cit., pág 25

Años centrales del siglo

think, were calculated to mislead the negroes, and to encourage expectations which were not likely to be realized" (30). Una de las misiones de Madden al visitar las colonias británicas en Africa Occidental en 1840 era estudiar la posibilidad de incrementar la emigración libre africana a las colonias del otro lado del Atlántico. Madden, que trata de elaborar un informe imparcial -"my instructions made it my duty to do so", escribe- duda de la viabilidad y de la veracidad de estas propuestas. Aunque considera que la oferta es en principio buena, matiza que: "It seems to me extremely necessary that the authorities in our colonies should see that these promises are strictly kept, and that the negroes are not held to compulsory service beyond a certain specific time, on the plea of repaying any exorbitant expenses for their removal".

Madden también se cuestiona la posibilidad física del gobierno británico de evitar abusos a tantos kilómetros de distancia de los centros de decisión políticos y jurídicos y recuerda en su estudio los excesos de otros países en la contratación de los emancipados. Excesos que dan la razón de nuevo a lo escrito por Guillemard.

Las autoridades holandesas iniciaron un sistema similar de contratación de africanos libres en Elmina para sus regimientos de Batavia. "When I was on the Gold Coast -escribe Madden- the Duth residents themselves acknowledged to me they had an agent at Coomasie for the purchase of slaves, at the rate, of two ounces of

30 PRO, Legajo CO 267/172

Años centrales del siglo

gold a head, for the purpose of obtaining "free" negroes by means of subsequent manumission to volunteer for their service in Batavia. This is what the Duth call getting "free" negroes for their colonies".

Lo mismo hacen los franceses por estas fechas. Escribe Madden: "Precisely the same system is now adopted by the French who have reopened the slave trade in the Casamanza for the purpose of getting their "free negroes" also for soldiers for their colonies". La prueba la hallaron los británicos con la detención de la goleta francesa Senegambia a manos del crucero Saracen. Entre los documentos del buque francés se encontró una carta, firmada y sellada por el gobernador de Senegal, que estipulaba la compra y transporte de 100 africanos a Gorea, "the said negroes to the be made free for the purpose of drafting them into the company of pioneers stationed at Cayenne".

Paea evitar abusos similares por parte de los británicos, Madden cree que es su deber informar a los jefes africanos de la proposición y se reúne en varias ocasiones con Kroo men (crumanes) y emancipados del Departamento de Africanos Liberados a quienes expone las ventajas del trabajo remunerado y tantea sobre su deseo de emigrar. Ni unos ni otros se apasionan por la idea. Un kroo que conocía las Antillas británicas le dice que: "There was too much flogging for that country ever to be a good one for a Kroomen to live in". Los emancipados con quienes se reúne en el Liberated African Yard "seemed to me evidently strongly indisposed to quit

the colony", reconoce el comisionado británico.

Su conclusión es que hacer esfuerzos para enviar dos o tres barcos cargados de trabajadores contratados a las Antillas británicas es inútil mientras la competencia española y brasileña cuente con la trata ilegal: "As to the futility of looking to the transportation of three or four ship-loads full of negroes to compete with the prosperity of Cuba or Brazils, which is secured and continued by the yearly introduction of 100.000 labourers, is too evidently shown in the prices and amount of their produce at the present moment".

El aprovechamiento de los emancipados, sin embargo, dio sus frutos a lo largo del siglo, aunque Gran Bretaña en ocasiones dudó de la eficacia de su programa de asimilación. En una memoria sobre Sierra Leona redactada por el Colonial Department en 1828, se pone en tela de juicio la esperanza de que los africanos accedan a los beneficios de la civilización: "It plainly appears that altho' considerable sums have been expended by this Country in their maintenance, yet no correspondent advantages of a permanent character are likely to be derived from the efforts which have been made to improve this condition" ⁽³¹⁾.

El texto deja claro que la intención británica es adaptar a la cultura occidental a los emancipados y no devolverlos simplemente a su situación normal previa a la emancipación: "Except among the

³¹ PRO, Legajo CO 267/172, Memoria del Colonial Department sobre Sierra Leona del 12 de noviembre de 1828

few who are employed in Freetown, there seems little disposition to industry amongst them; & it will be observed that they are not in a more advanced state of civilization than the neighbouring Tribes; & if left to themselves, would probably amalgamate with them at no distant time".

Gran Bretaña, sin embargo, no pretende mantener un tutela costosa para siempre, según se desprende de este último párrafo relativo a los emancipados: "They may, on the other hand, be engaged in wars with their neighbours & be liable to be carried off again into Slavery, but the Government of this Country is surely not bound to extend its protection to them for an indefinite period, nor provide them with the necessaries of life, for which, after certain apprenticeship, they ought to depend upon their own exertions". La política de ofrecer trabajo en las colonias antillanas, donde además la mano de obra escasea, se inscribe en el marco de estas intenciones.

Finalmente, la política de asimilación de los emancipados a la causa británica dio sus frutos en el terreno religioso, económico y político.

4.4 Africanos ejemplares

Al referirnos a los despachos del cónsul Potestad hemos abordado el tema del "Depósito de Negros" y el rendimiento considerable que los esclavos rescatados de los buques negreros proporcionaban a los

Años centrales del siglo

propósitos británicos de crear una casta transmisora de sus valores en África. Madden, que también se refiere a ellos en su informe, explica con más detenimiento todos los pasos que dan los nuevos colonos desde el momento en que llegan a Freetown.

La primera disposición de las autoridades coloniales es hacer una revisión médica a los recién llegados y enviar al hospital de Kissy Town a los enfermos. El mismo hospital donde Guillemard asegura que visita a los negreros españoles que enferman durante su estancia en Sierra Leona. Los sanos son alojados en el Liberated African Yard y se les emplea en los trabajos públicos de la colonia durante tres meses. Posteriormente, son avecindados en alguna de las ciudades satélite de Freetown.

Los niños menores de 12 años son adjudicados a un adulto por un sistema de aprendizaje, "apprenticeship", que debió prestarse a bastantes abusos, pues Madden opina que "their condition in apprenticeship is such as to render it imperatively necessary to put an immediate end to that system".

Y no sólo los niños encomendados a adultos para aprender un oficio son explotados. También los son aquéllos a quienes se destina a trabajar en los cruceros de guerra británicos, pues éstos, a diferencia de los crumanes, no cobran sueldo ni tienen participación en los premios en metálico por la captura de un buque negrero. Hasta 1838, según Madden, el comandante de un buque de guerra sólo disponía de 10 o 12 chelines anuales para vestir a cada emancipado bajo su mando.

Años centrales del siglo

Ya en 1830, el gobernador Finley descubrió que el encargado del departamento de Africanos Liberados, Mr. Dixon, robaba raciones de comida y se enriquecía vendiéndolas para su provecho, como vimos en el capítulo anterior. En las conclusiones del informe de Madden, se recuerda que esos abusos siguen existiendo, hasta un extremo "that would appear hardly credible elsewhere", especialmente en el hospital de Kissy Town, donde en 1839 se descubre que se mantienen como ingresadas a decenas de personas que en realidad han sido dadas de alta y cuyas raciones son revendidas para beneficio de los funcionarios encargados de velar por su salud.

Incomodidades y abusos que estos inmigrantes forzosos tienen que soportar por desconocimiento del idioma, los valores culturales de sus libertadores y sus expectativas de futuro en la colonia en que tuvieron que aprender a integrarse.

Algunos de los casos de estos esclavos emancipados se salvaron del anonimato y entraron en las páginas de la historia por lo atractivo de su peripecia o por su fuerte personalidad. Al primer tipo pertenece el grupo de 36 africanos, propiedad de los señores Ruiz y Pedro Montes, que viajaban a bordo del buque esclavista Amistad. En agosto de 1839, el buque abandonó La Habana, camino de Nuevitas, dirigido por cinco blancos. Cuatro días después de zarpar, los esclavos se rebelaron y se hicieron con el control de la nave. En lugar de deshacerse de los tripulantes blancos, los africanos les obligaron a poner rumbo a África, pero los cautivos les engañaron y se dirigieron hacia las costas de Estados Unidos,

llegando seis semanas después a Nueva Inglaterra.

En Estados Unidos, los blancos trataron de hacer valer sus derechos legales sobre los esclavos, pero el caso se convirtió en bandera de la causa de los abolicionistas de Nueva York, quienes ganaron el pleito a los demandantes españoles y fletaron un barco que devolvió a África a los esclavos emancipados.

Junto a ellos, viajaba un grupo de misioneros que esperaba emplearlos como sus introductores en tierra de paganos. La expedición se dirigió hacia Sierra Leona, pues la mayoría de los negros eran del país Mende. Nada más llegar a tierra, la mayoría de los africanos se despojó de sus vestiduras occidentales, olvidando el propósito de servir a los misioneros, y regresaron a sus hogares (32).

Otros tres emancipados que llegaron a alcanzar un papel destacado en Sierra Leona y cuyos casos han sido estudiados por Curtin (33) son Olaudah Equiano, Samuel Crowther y Joseph Wright. El primero de ellos fue uno de los miembros de la expedición de los "Black Poor" que resultó en la fundación de Freetown en 1786.

Equiano era originario de la provincia de Benin, en la actual Nigeria, y fue secuestrado a los 11 años y vendido a traficantes

32 CABLE, Mary: *Black Odissey: the case of the slave ship Amistad*, Penguin, 1977

33 CURTIN, Philip D.: *Africa Remembered. Narratives by West Africans from the Era of the Slave Trade*, The University of Wisconsin Press, 1977

Años centrales del siglo

británicos en 1756. Trabajó en Barbados y Virginia y de ahí fue llevado a Inglaterra en 1763. Tras un nuevo período de trabajo esclavo en Filadelfia, regresó a Inglaterra en 1766. En este país trabajó como barbero y participó en varias expediciones marítimas, pero más importante fue su implicación en el movimiento abolicionista que le llevó a ser pionero en la creación de la colonia de Sierra Leona.

Samuel Ajayi Crowther es uno de los más célebres esclavos africanos emancipados. Nacido probablemente en 1806 en el país yoruba, fue capturado como esclavo a principios de los años 20 del siglo. Vendido en Lagos, el buque en el que viajaba fue interceptado por los cruceros británicos y desembarcó en Freetown el 17 de junio de 1822. Allí aprendió a leer y escribir y se bautizó en 1825. Posteriormente viajó a Inglaterra y estudió en Londres.

A su regreso a Freetown, fue el primer estudiante que se matriculó en el Fourah Bay College de Sierra Leona, la primera institución universitaria de África Occidental. Pocos años después, fue maestro en una escuela pública y más tarde profesor en el propio Fourah Bay College.

Crowther acompañó a varias expediciones británicas como catequista y fue finalmente nombrado obispo de la Iglesia anglicana. Todo un ejemplo de la política británica hacia el continente africano.

A Crowther debemos uno de los escasos testimonios de quienes

Años centrales del siglo

vivieron la experiencia de la captura, embarque y liberación en alta mar a manos de la escuadra británica. Este es el relato:

"Tras unos días de retraso, fuimos embarcados, por la noche en canoas, desde Lagos a la playa; y a la mañana siguiente fuimos depositados a bordo de un navío que inmediatamente zarpó. La tripulación, ocupada en embarcarnos, en número de 187, no tuvo tiempo de darnos comida ni cena; y nosotros, que no estábamos acostumbrados al movimiento del barco, pasamos el día entero mareados, lo que dejó a la mayor parte de nosotros en pocas condiciones para tomar alimentos en cualquier caso. En la misma tarde, fuimos sorprendidos por dos cruceros británicos; y a la mañana siguiente nos encontramos en las manos de los nuevos conquistadores a quienes al principio temíamos mucho, pues estaban armados con largas espadas. Por la mañana, tras ser llamados a cubierta, nos sorprendimos de estar rodeados por dos cruceros muy grandes y varios otros bergantines. Los cruceros eran el Myrmidon, Capitán J. H. Leeke, y el Iphigenia, capitán Sir Robert Mends, que nos capturaron el 7 de abril de 1822 en la desembocadura del río Lagos".

Los esclavos descubrieron con sorpresa como se había invertido de la noche a la mañana su situación: "Nuestro propietario estaba atado con sus marineros; excepto el cocinero que estaba preparando nuestra comida. El hambre nos dio valor; y al no ser amenazados tras los primeros intentos de coger algunas frutas de la bodega, en poco tiempo nos tomamos la libertad de movernos libremente buscando

todo lo que se pudiera saquear. A partir de entonces comenzamos a tener buena opinión de nuestros conquistadores. Pronto después de la comida fuimos divididos entre varios de los barcos que nos rodeaban. Esto fue de nuevo causa de temor pues no sabíamos cuando terminaría nuestra miseria. Siendo, como ya éramos, una familia comenzamos a despedirnos de los primeros que fueron transferidos a otros barcos no sabiendo lo que sería de ellos y de nosotros. Entonces, seis de nosotros, amigos en la aflicción, nos pusimos muy juntos para ser trasportados todos a la vez. No pasó mucho tiempo hasta que los seis fuimos llevados al Myrmidon, en el que no descubrimos ni trazas de los que habían sido transferidos antes que nosotros. Pronto llegamos a una conclusión de lo que había sido de ellos cuando vimos trozos de un cerdo colgando, parte de cuya piel era blanca- algo que nunca habíamos visto antes; porque los cerdos eran asados al fuego, para quitarles el pelo, en mi país; y un grupo de balas de cañón fueron dispuestos en el puente del barco. Lo primero pensamos que era la carne y los segundo las cabezas de los individuos que habían sido asesinados para aprovechar su carne. Pero pronto salimos del engaño, al examinar de cerca la carne con pezuñas, que se parecía a la de un cerdo y por un precavido acercamiento a las balas, que estaban hechas de hierro".

La narración tiene el mismo estilo de literatura propagandística que caracteriza a las autobiografías de esclavos publicadas por estas fechas en Estados Unidos a instancias de diversas sociedades abolicionistas del norte. No hay que olvidar

Años centrales del siglo

que se trata, en general, de textos escritos para lectores blancos entre los que se difunden los valores abolicionistas. E s t a intencionalidad propagandística se aprecia bien en el siguiente fragmento del mismo relato, que condena la venganza del esclavo hacia su captor de acuerdo con criterios religiosos.

"En unos pocos días nos sentíamos bastante en casa en el crucero: como sólo éramos seis, fuimos escogidos por los marineros para ser sus criados y pronto nos dieron ropas. Nuestro propietario portugués y su hijo fueron traídos al mismo barco, atados con grillos; y pensando que ya no caería más en sus manos, tuve la osadía de pegarle en la cabeza mientras su hijo le estaba afeitando -un acto, sin embargo, muy malvado y de naturaleza poco amable. Su barco era remolcado por el crucero, con el resto de los esclavos dentro. Pero tras unas semanas, tras llevar a los esclavos a otras embarcaciones y quitarle los aparejos, la fragata fue abandonada en el océano -"Destruída en el mar por sus captores, tras ser considerada inútil para navegar, a consecuencia de ser un navío inepto". Esto constituye una excepción, pues la mayor parte de los barcos no era destruida, si esto se podía evitar, ya que su venta en subasta reportaba beneficios a los captores.

La expedición corrió los riesgos habituales de la navegación frente a la costa atlántica de Africa a principios del XIX: "Uno de los bergantines, que contenía una parte de los esclavos, embarrancó en un banco de arena: felizmente, había cerca otro barco, y se salvaron todas las vidas. No pasó mucho tiempo hasta que otro

bergantín se hundió, durante una tempestad con todos los esclavos y los marineros, a excepción de cinco de los últimos, que fueron hallados en un bote tras cuatro o cinco o días, reducidos al estado de esqueletos, y estaban tan débiles, que no podían sostenerse de pie. Ciento dos de los nuestros murieron en esta ocasión" (34).

"Tras casi dos meses y medio de navegación desembarcamos en Sierra Leona, el 17 de junio de 1822. El mismo día fuimos enviados a Bathurst, anteriormente Leopold, al cuidado de Mr. Davey. Aquí tuvimos el placer de encontrarnos a varios de nuestro pueblo, pero ninguno que conociéramos de antes. Nos garantizaron que éramos libres; y pronto les creímos. Pero pocos días después de nuestra llegada a Bathurst, tuvimos la mortificación de ser reclamados de Freetown, para testificar contra nuestro propietario portugués. Tras insinuársenos que podríamos serle devueltos, a pesar de todos los esfuerzos de Mr. Davies para convencernos de que regresaríamos, nos negamos absolutamente a ir por nuestra cuenta, a menos que nos obligaran. No podía dejar de pensar en mi mal comportamiento con nuestro propietario en el crucero. Pero a medida que pasaba el tiempo, y no dábamos nuestro consentimiento, fuimos obligados a ir

³⁴ En **Exposition ...**, págs. 149 a 156 se reproducen las declaraciones del negrero Jose E. Cliffe, nacido en estados Unidos, pero nacionalizado en Brasil, ante un comité de la Cámara de los Comunes en Gran Bretaña en 1848. Cliffe explica las condiciones en que se almacena a los esclavos en las factorías, en los barcos durante la travesía del Atlántico y su estado físico cuando son desembarcados. El negrero arrepentido asegura que la mortalidad durante la travesía es generalmente muy alta y cita un caso en que 150 de los 160 esclavos a bordo de un buque murieron durante el viaje.

a latigazos; y no fue poca alegría para nosotros regresar a Bathurst de nuevo, por la tarde, junto a nuestros amigos". Sin duda para el lector de hoy, los latigazos resultan un medio de disuasión chocante, pero la abolición de la esclavitud en ningún modo supuso la desaparición de los castigos físicos, como hemos mencionado al referirnos a las condiciones laborales de los trabajadores contratados en las colonias americanas de Gran Bretaña durante el siglo pasado. El trato dado a los emancipados en Sierra Leona no es una excepción y el propio autor del relato no menciona este episodio con rencor.

"Desde este momento he estado bajo el cuidado de la Sociedad Misionera de la Iglesia; y unos seis meses después de mi llegada a Sierra Leona, podía leer el Nuevo Testamento con cierto grado de libertad; y me hicieron Monitor, por lo que recibía siete peniques y medio al mes" (³⁵). El resto de la narración no interesa a este trabajo.

De características similares a la anterior, aunque con menor lujo de detalles es la narración de Joseph Wright, otro yoruba esclavizado por los portugueses que fue liberado en alta mar por los cruceros ingleses y emancipado en Sierra Leona. Allí se convirtió en metodista en 1834 y llegó a ser uno de los primeros africanos ordenados sacerdotes por la Iglesia Wesleyana Metodista de Sierra Leona, tras dos años de estudios en Inglaterra. En la

³⁵ Las citas de Crowther pertenecen a CURTIN, Ph. D.: op. cit., The Narrative of Samuel Ajayi Crowther, págs. 311 a 315

Años centrales del siglo

colonia británica, Wright trabajó principalmente en la conversión al cristianismo de los cautivos que iban llegando.

Estos individuos que, por su extraordinaria capacidad personal destacaron entre los suyos, sirven como ejemplo para conocer cuál era el destino que la suerte reservó a una parte de los africanos emancipados, predestinados por los traficantes de esclavos a trabajar en las plantaciones de Cuba y Brasil. Además de constituir mano de obra dócil, agradecida y abundante para la empresa colonizadora inglesa en Africa, los emancipados, fácilmente aculturados, convertidos al cristianismo, y educados en Gran Bretaña en casos excepcionales, se convirtieron en portavoces y propagandistas de los valores británicos entre los nuevos súbditos que la corona iba reclutando para sus territorios en el continente africano. Todavía hoy, los descendientes de estos hombres, llamados creoles, son en Sierra Leona la élite administrativa y docente, aunque ya no política.

C. M. Fyle sintetiza así el papel de estos criollos: "Settlers and recaptives were fused into a single group called the Krios before the end of the century. This Krio society drew chiefly from the experience of the settlers in the New World (that is, Western influence) but also from that of the recaptives who had never been to the New World. These later brought in many African values into Krio culture" ⁽³⁶⁾. Y más adelante: "In course of the time the

³⁶ FYLE, C.M.: op. cit., pág 71

Krios became educationally the most advanced people in West Africa and, as Governor MacCarthy had dreamed, spread the light of western education to other parts of West Africa" (37).

4.5 Reventa de emancipados al por menor

No todos los esclavos liberados que comenzaron una nueva vida bajo tutela colonial británica asimilaron la ideología abolicionista. Vimos en el capítulo anterior como muchos africanos liberados hicieron buenos negocios con la adquisición en subasta de los bienes de equipo de los buques negreros condenados. Algunos practicaron por su cuenta la trata a pequeña escala. Varios despachos del gobernador de la colonia de Sierra Leona en 1830, Alexander Finley, relatan al Colonial Department de Londres diversos casos de africanos emancipados que cooperan con los negreros europeos para reclutar esclavos de manera clandestina en las mismísimas narices de las autoridades británicas.

Un despacho, con fecha 17 de julio de 1830, relativo a la captura del buque negrero Nossa Senhora da Guia, menciona las actividades esclavistas efectuadas por un emancipado, "a man of the name of Thomas Edward Conan, a Liberated African, had been convicted at the last quarter sessions, of having conveyed to the Bullum shore a Liberated African boy, for the purpose of being

37 Ídem

again sold into Slavery" (³⁸).

Thomas Edward Conan no era un caso aislado: "No less than seven men have been committed to take this trial at the ensuing sessions for similar offences".

Lo sorprendente del caso es la impunidad en que parecen haber actuado estos comerciantes de esclavos a pequeña escala: "I am astonished -escribe Finley- that the kidnapping system had not been detected long before this time. It has existed in this colony for years past, and I do believe instead of Sierra Leone being a free Colony, Slavery has been carried on in it to a very great extent".

Para pensar así, el gobernador se basa en varios casos coincidentes: "About the 24th may (1830), I received information that 5 Liberated African boys had been taken from the Colony and were in irons at the Sherbro. That they had been sold to a Frenchman who was about to carry them to Gallinas, there to be embarked on board his vessel. I sent orders to Mr. Campbell, the submanager of the Bananas, to proceed to Sherbro and endeavour to recover the Boys, and if possible to secure the men who had taken them from the Colony. Mr. Campbell succeeded in getting back four of the boys and securing Samuel Wilson, one of the men who had sold them".

De las declaraciones de los muchachos liberados por segunda vez, se desprende que: "Several individuals belonging to this

³⁸ PRO, Legajo CO 267/172, despacho de Finley del 17 de julio de 1830

Años centrales del siglo

Colony saw those infortunate beings in irons at the Sherbro, and I hope you will be convinced of the strong desire many of the inhabitants of this Colony have to sell their fellow creatures".

En otoño del mismo año, se repiten casos parecidos: "A slaver has ben captured and it is actually discovered that some of the slaves were shipped at Sierra Leone", escribe Finley en octubre (39). Un mes más tarde, el gobernador insiste en el mismo problema: "The illicit traffic in slaves has been aided and abetted by his Majesty's subjects in this Colony to a very great extent, and it is really deplorable to find persons who, themselves, through the benevolence of the British Government had only been rescued from slavery a very short time, entering themselves to place their fellow creatures in that debased state from which they had just been redeemed at the expense of British blood and treasure" (40).

Y de nuevo en diciembre: "New cases of slavery dealing occur everyday. In fact, it appears the Squadron brings the slaves into the Colony by whole sale, and the colonists send them out again by detail" (41).

El más detallado de estos casos de reventa de esclavos "al

³⁹ PRO, Legajo CO 267/105, despacho de Finley del 5 de octubre de 1830

⁴⁰ PRO, Legajo CO 267/105, despacho de Finley del 29 de noviembre de 1830

⁴¹ PRO, Legajo CO 267/105, despacho de Finley del 3 de diciembre de 1830

Años centrales del siglo

detalle" es el de John Davis, un joven emancipado que fue hallado esclavizado por segunda vez a bordo del bergantín negrero francés La Caroline el 15 de diciembre de 1830, tras haber sido revendido al negrero Ormond en río Pongos.

"John Davis sworn -escribe Finley-, states that he is a King's Boy, or Liberated African, lived at Sierra Leone for six years, was apprenticed to a man named "Tom Black", who lived in the Kissey Town Road, near the wharf, where a large ship had been wrecked or broken up. Before he went to reside with Tom Black, Deponent had lived with a Countryman of his called "Sosiah", who got into some palaver, and was sent to gaol, after which Deponent went to live with Tom Black. Resided with him for some years, when one day he was told by him to go with a Mandingo Man to buy rice. Black told him he would be absent for three days and that he would return by way the River Sierra Leone" (42).

John Davies partió con el mandingo y otras seis personas en una canoa. "They kept along the Coast for five days, when they came to the Country of the Mandingo Man. Deponent lived with the Mandingo Man in his house /a Grass House / One Moon / Month /- He was then transferred to Jack Ormond's town, on the Rio Pongos, when the Mandingo Man sold him to Jack Ormond".

El negrero inglés le encerró en uno de sus barracones. "Deponent told Jack Ormond that he was a Sierra Leone Boy, a King's

⁴² PRO, Legajo CO 267/105, despacho de Finley del 17 de diciembre de 1830

Años centrales del siglo

Boy. To which he replied: "My good boy. I cannot help it. If I let you out of chains you will run away". He was kept in chains for six days, and the sold to Monsieur Daniel, captain of the French Brigantine La Caroline in which he was found when the boats of the Conflict boarded her".

En el mismo despacho se cita la declaración de John Davis relativa a las condiciones en que se efectuaba la travesía del Atlántico: "Captain Daniels allowed the slaves but one meal a day each. The day's provision for the fifty slaves consisted of 15 small calabashes of Rice. The calabashes containing about half a pint English measure, thus allowing to each man about half a wine glass full of Rice for his daily and only meal. Deponent as cook had to serve it out".

Los esclavos protestaron por la escasez de comida, lo que motivó una intervención del capitán prometiéndoles mejor trato una vez llegados a su destino final: "Captain Daniels said when they got to the West Indies they would get plenty to eat, but that they had no room for the provisions in his vessel. He also said that if they eat too much, they would get sick".

Otro detalle de la declaración hace referencia a la explotación sexual de las esclavas. "There were five women amongst the slaves. Four slept below amongst the men, and one slept with the Captain".

Por último, John Davies refirió la forma en que fueron camuflados por el capitán negrero: "When the Captain saw the boats

of the Man of War /Conflict / he sent the slaves down below, put a cloth over them, said they must not talk and if they did, he would flog them".

En el mismo despacho se reproduce también la declaración de otro africano emancipado, llamado George, de características similares a las citadas. George trabajaba también para un mandingo en Freetown, al que ayudaba a vender piezas de algodón azul. Durante un viaje, el mandingo se llevó a George a Río Pongos y lo vendió a un negrero llamado Josseph o Joussife.

Logan Hook, el jefe de aduanas de Freetown en 1840, a quien ya citamos anteriormente, relató también a Madden que nativos africanos habían participado en el secuestro de africanos para revenderlos a los negreros. "Liberated Africans' children have been kidnapped by native strangers, some of whom have been tried, convicted and hanged" (43).

4.6 Los emancipados en Cuba

El Tratado de 1817 establecía que los esclavos liberados por los cruceros dedicados a la represión de la trata recibirían una carta de emancipación y serían destinados por el Gobierno del lugar donde residiera la Comisión Mixta que hubiera juzgado el caso para trabajar como criados o labradores libres.

⁴³ PRO, Legajo CO 267/172, respuesta de Logan Hook al cuestionario de Madden. Ver también Apéndice IX

Años centrales del siglo

Corwin especifica así las obligaciones que contraían los Gobiernos: "Emitir un certificado que atestigüe su calidad de tales, colocarlos bajo en patronazgo del gobierno de Cuba, darles empleo como sirvientes o trabajadores libres, y garantizar al gobierno británico la libertad de los mismos" (44).

En el caso español, esto ocurrió pocas veces sin embargo. Ortiz afirma que al principio, "la mayor parte de esos emancipados eran entregados a pequeños empleados, viudas de militares y otros vecinos honrados que no podían comprar esclavos. Pero el número de empleados creció y pronto los hacendados y las personas ricas creyeron conveniente hacerse de una buena cantidad de ellos, para utilizarlos como criados, cocineros, caleseros, aguadores, estibadores, dulceros, tabaqueros, operarios del ferrocarril, etc.. Ya en 1854 la mayoría de los emancipados estaban en las plantaciones" (45). Dado su desconocimiento del idioma y de la situación, su indefensión era total. "Desde muy temprano se puso de moda "la muerte" de los emancipados. Éstos eran alquilados a los ingenios, y al fallecer un esclavo cualquiera -recuérdese el 10 % de las bajas anuales en las dotaciones- se inscribía como muerto al emancipado" (46).

⁴⁴ CORWIN, Arthur: **Spain and the abolition of slavery in Cuba**, Texas, 1968, pág. 40

⁴⁵ ORTIZ, Fernando: **Los negros esclavos**, La Habana, 1975, pág. 353

⁴⁶ FRANCO, J. L.: **Comercio clandestino de esclavos**, La Habana, 1980, pág. 253

Años centrales del siglo

Navarro Azcue escribe al respecto: "La cuestión de los emancipados supondrá durante todo el proceso emancipador una de las grandes cuestiones legales a resolver por los distintos gobiernos españoles. Era un problema legal difícil de solventar sin la colaboración de todos, ya que si desde 1820 eran libres por ley todos los negros introducidos en Cuba y Puerto Rico, la realidad era muy distinta. Se les camuflaba y pasaban a ocupar células de esclavos muertos en los ingenios. A pesar de la libertad nominal que les concedió la Ley Preparatoria de 1870, muchos de ellos siguieron en servidumbre, como consecuencia del constante incumplimiento de leyes a este respecto, por parte de los dueños de esclavos" (47).

Siguiendo a la misma autora, hasta el verano de 1870 no se concedió la libertad a los emancipados procedentes de las expediciones capturadas entre 1849 y 1862 (48). Es decir, que muchos emancipados que teóricamente eran libres desde mediados de siglo hubieron de esperar más de 20 años para que esa libertad se viera reconocida de facto. El diciembre del mismo año, la Gaceta publicaba una resolución del Gobierno Superior de Cuba liberando definitivamente a los últimos emancipados que dependían del

47 NAVARRO AZCUE, Concepción: El problema legal en el abolicionismo cubano, en Esclavitud y derechos humanos. La lucha por la libertad del negro en el siglo XIX, F. de Solano y A. Guimera, Madrid, CSIC, 1986, pág 353

48 NAVARRO AZCUE, Concepción: La abolición de la esclavitud negra en la legislación española. 1870-1886, Madrid, 1987, págs. 87-88

Años centrales del siglo

gobierno. Con ello quedaba zanjada la liberación legal. Pero, como escribe Navarro Azcue, "la liberación real sería otra cuestión", ya que "en la práctica -añade- esta resolución no fue cumplida por los patronos, continuando los emancipados en servidumbre" (49).

El apéndice VI reproduce el modelo de certificado de emancipación que emitía el Tribunal Mixto Anglo Español de la Habana, para el que hemos copiado el impreso en 1841 con ocasión de la emancipación de los 281 esclavos que se liberaron de la goleta Segunda Rosario, firmado por José María Herrera y Santiago Kennedy (50).

Los 281 certificados de emancipación emitidos, enviados a Londres junto a otros 234 de características similares relativos a los emancipados procedentes del bergantín Jesús María, aseguran que los africanos son de nacionalidad mandingo, con la excepción de un gangá. De los emancipados del Segunda Rosario, 205 son hombres y 76 mujeres.

En cuanto a su composición por edades, el mayor grupo lo componen los comprendidos entre 21 y 30 años (90 personas), seguido del grupo comprendido entre 11 y 20 años (88 personas). Otros 49 esclavos emancipados en esta ocasión son menores de 11 años. De ellos, dos sólo tienen un año de edad y un tercero tiene dos años. Los de edades comprendidas entre 31 y 40 años forman un grupo de 40

49 NAVARRO AZCUE, Concepción: op. cit., pág. 91

50 PRO, Legajo CO 267/174

personas. Por último, el grupo de edad menos representado es el de los mayores de 40 años, entre los que sólo se cuentan 16 personas, la mayor de ellas de 55 años. Algunos certificados no especifican la edad del emancipado.

4.7 Desnacionalizar españoles

El 20 de marzo de 1848, Guillemard protesta por la condena de la goleta española Atrevida, sentenciada a su juicio, injustamente. No especifica, sin embargo, en qué radica la injusticia. Acaricia los oídos de Madrid hablando de las tropelías cometidas por Gran Bretaña para acabar con el comercio español. O, mejor diríamos, para que éste no comience (⁵¹).

En abril del mismo año, Guillemard rescata a unos negreros españoles abandonados en la costa y recogidos y alimentados por un jefe africano. El cónsul escribe una carta de gratitud al jefe en nombre del Gobierno de Isabel II. Como en otras ocasiones, el despacho es parco en detalles. De nuevo no sabemos quiénes eran los negreros, quién el jefe de la costa ni qué ocurrió después (⁵²).

No eran estos negreros los únicos protegidos por las poblaciones locales. De otro presunto negrero español que residía

⁵¹ AHN, Legajo 8041-8042, despacho de Guillemard del 20 de marzo de 1848

⁵² AMAE, Legajo 2066, despacho de Guillemard del 30 de abril de 1848

Años centrales del siglo

en la zona por las mismas fechas sabemos por un despacho del ministerio de Exteriores portugués dirigido al gobierno de Londres (53) en el que admite que en Bissao, concretamente en el río Bessyssi, un español de nombre Don Víctor, ha vivido durante tres años en el territorio de la tribu de los biombo, donde se sospecha que practica la trata.

En otras ocasiones, la recompensa en metálico de Londres servía para fomentar la delación. En 1853, los británicos pagan 40 libras de recompensa a tres krumanes por denunciar la factoría del español Pedro Crespo, que gracias a la delación pudo ser destruida el día de Navidad de 1852 (54).

Otra delación similar, efectuada por el jefe nativo de Río Pongo, Mathias Catty, en 1854 condujo a la captura del buque negrero Manuelita. Mathias Catty recibió 25 libras de recompensa (55).

Pero volviendo a Guillemard, donde el genio y figura del cónsul queda bien expuesto es en una iniciativa interesante para ahorrar dinero al tesoro español, quizá por conocer en carne propia las escaseces de nuestra hacienda pública para pagar a sus funcionarios.

En junio de 1848, Guillemard envía un despacho que dice así:

53 PRO, Legajo FO 315/8, despacho del 10 de septiembre de 1849

54 PRO, Legajo FO 315/9, despacho del 1 de abril de 1853

55 PRO, Legajo FO 315/9, despacho del 9 de agosto de 1854

Años centrales del siglo

"Tengo el honor de someter a su elevado juicio la conducta que desde mi llegada aquí he decidido observar con respecto de los españoles que tripulan los buques apresados por los cruceros.

Hoy su número es de 80 -costarían al tesoro Español 6 reales diarios. he hecho que no cuesten un maravedí.

En perfecta armonía con todos los jefes y oficiales de las diferentes administraciones, persuadido de que era justísima la observación sobre gastos extraordinarios presentada por el Sr. García, hecha por el Ministerio de su digno cargo, he insinuado al Comisario General de la Marina de inscribir, como brasileños, todos los españoles que se presenten, desembarcados como negreros, y de darles ración como tales, aun cuando el buque que tripulaban hubiese echado al agua sus papeles -ha adherido á mi proposición, y pido á V.E. permiso de someterle sus ventajas y su lado débil - trae en pós de si" (56).

A continuación el Sr. Guillemard pasa a enumerar ordenadamente los beneficios derivados de su original decisión:

- "1º- Una economía bastante considerable á favor del Tesoro.
- 2º- Libra al Gobierno de hacer aplicación de la ley de 1845 en cuanto á personas, dejandole toda su acción y fuerza legal en cuanto al pabellón.
- 3º- Deja á estos infelices marineros, quienes al fin no son culpables de ningún crimen odioso y perjudicial á la sociedad, su

⁵⁶ AHN, Legajo 8041-8042, despacho de Guillemard del 30 de junio de 1848

Años centrales del siglo

libertad, y les abre una puerta, legalmente, si puedo expresarme así, para salvar á esta de los años de presidio marcados por la ley.

4º- Deja al gobierno toda la latitud de su buena fe delante todas las naciones y el respeto á la ley está perfectamente preservado.

5º- Para los infelices que llegan aquí á bordo de buques sin papeles y que una Real Orden, refrendada por el Excmo. Señor. Marqués de Miraflores, mandaba reclamar como españoles (si estos los tripulaban) les deja a salvo de un fallo del Tribunal Mixto, quien podía errar respecto de su nacionalidad, si tanto es que la corte del Almirantazgo (percibiendo como hace, enormes derechos juzgando á los que llegan sin bandera) quisiera adherir á la petición del Juez Español reclamando para el presidio, personas a quienes los mismos Ingleses (como piratas), dejan toda libertad, lo que de antemano, puedo asegurar, dicha corte no escucharía.

6º- Salva el odio de una medida (la de pedir los juzguen en el Tribunal Mixto) que no tiene resultado ventajoso alguno, y como el tráfico al cual pertenecen es para ellos, marineros, no un crimen social, pero solo una infracción (in ipso facto) a las leyes humanitarias de nuestros dias, y que, por otro lado padecen bastante cuando están cogidos, puesto que se mueren aquí por docenas, he creído deber tomarla salvo la opinión de V.E., la cual acataré con una eficacia igual al respeto que profeso siempre en ellas".

Por si su argumentación no ha convencido totalmente a sus

destinatarios, el Sr. Guillemard se defiende de las posibles objeciones:

"Se me podía atacar con decir que les desnacionalizo, y que les retiro toda protección - contesto
No les dejo perder por eso su nacionalidad porque no he mandado establecer categorías entre españoles, portugueses, brasileños, hablando un lenguaje casi el mismo para extranjeros; porque no he dicho "no les reconozco como españoles"; porque no hay ninguna diferencia entre ellos todos. están á bordo de un buque llevando los colores del Brasil, el Capitán, (siempre español) declara su barco como brasileño, cuando no tiene papeles, cuando los ha conservado, presenta su Rol sobre el cual se estampan nombres y no fés de bautismo -porque la Inglaterra, al mandar se diesen raciones a todos indistintamente, cogidos á bordo, no ha mandado se hiciesen categorías para excluir españoles de los beñeficios". Entusiasmado con su defensa, Guillemard relata los cuidados que prodiga a los marineros españoles:

"No les retiro protección alguna ni aun oficialmente y por pruebas:

1ª) No hay semana, que de mi propio bolsillo no pague 2, 3, 4 duros para que puedan (;los miserables!) tener algun rincon en una choza de negro para dormir.

2ª) No se pasa una semana sin que les facilite entrada en el hospital

3ª) No hay semana, (el sabado) que no monte a caballo para

visitarles en el Hospital de Kiskey-Town a tres millas de Sierraleone, y muchas veces, como medico, no haga que estos cambien su tratamiento, (deplorable en todos sentidos y que hace perder de 150 á 250 enfermos cada mes) en dicho hospital.

4ª) Tres o cuatro veces, algunos de los marineros barbaramente abandonados en playas desiertas por los cruceros, sin viveres, robados por sus tripulaciones hasta la camisa, los he vestido aquí cuando pudieron, Dios sabe como, alcanzar este punto, como Españoles desgraciados, á quienes entonces daba raciones, sin necesidad de indagar sobre su vida anterior. Su miseria era grande, tenían derecho al amparo del pabellon, humanidad y derecho de protección son dos cosas Españolas, mi deber era peremptorio".

Una vez enumeradas sus buenas obras, Guillemard concluye la carta resumiendo su filosofía:

"Es la maxima de sacar las ventajas de una posicion, sin incurrir en las cargas, lo reconozco, pero todo el tiempo que sin ordenes de V. E., la podré sostener, todo el tiempo se sostendrá sin astucia, sin requerir pasos mas graves, reconocida de todos, á la par que se dara manutenciones á mis nacionales, se me mantendrá respetada y ilesa mi jurisdicción sobre ellos, mi accion como protector de su interes, y su juez para preservar entre ellos y con los extranjeros el buen orden como sucede hasta ahora, creo obrar en favor de nuestros intereses, y es para rectificar mi error, y probar mi respeto, acatandolas que me tomo la libertad de suplicar á V.E. me mande su opinión sobre el particular".

Años centrales del siglo

La súplica fue atendida. Un actilla de la Secretaría del Despacho de Estado, con fecha 3 de octubre de 1848 afirma:

"El descubrimiento que ha hecho el Sr. Guillemard lo encuentra la Sección tan económico como indecoroso.

Pero lo que sobretodo conviene presumir al Sr. Guillemard, es que negrero que sea aprendido como español no procure disfrazarlo de brasileño porque si tal hace privará al Gobierno de S.M. de la mitad del importe de la presa que le corresponde despues de pagar los gastos de la comision; y ya que el comercio español sufre los efectos de esta persecucion que el Gobierno no sea también defraudado de la parte que le toca en las presas por las ingeniosas sutilezas de su Consul en Sierra Leona" (57).

En ese sentido se escribió a Guillemard al día siguiente, según consta en una copia de la carta enviada:

"Al Cónsul de España en Sierra Leona:

Madrid, 4 de Octubre de 1848

Me he enterado del despacho de V.S. no. 29, de 30 de junio último, relativo á los individuos procedentes de barcos negreros que se encuentran en Sierra Leona esperando la sentencia del Tribunal Mixto.

Sobre este asunto solo tengo que prevenir a V.S. que cuide de que todo buque español que se aprehenda sea juzgado, como tal, por el Tribunal Mixto compuesto de los jueces británicos y de V.S., con

⁵⁷ AHN, Legajo 8044, Oficio de la Primera Secretaría del Despacho y de Estado, Palacio, 3 de septiembre de 1848

Años centrales del siglo

arreglo a los Tratados de 1817 y 1835; a fin de que los marineros españoles encuentren la protección debida, y la España no sea privada de la mitad del importe de las presas, que después de deducidos los gastos de la Comisión Mixta le pertenecen" (58).

Guillemard debió insistir en el tema aunque no se conserve en la documentación enviada por él. En 1851, refiriéndose a una solicitud británica para que los negreros españoles sean juzgados por tribunales españoles en Canarias (59), Guillemard escribió al gobernador de Sierra Leona protestando por los términos en que se expresa la solicitud, que incluye la palabra "guidance", que le parece inadmisibles.

Cuando Madrid interviene en el pequeño conflicto diplomático motivado por la terminología, se reitera de nuevo al cónsul la negativa a desnacionalizar españoles para ahorrar gastos al Tesoro público. Transcribimos a continuación una nota de la Secretaría del Despacho de Estado relativa a este asunto:

"Primera Secretaría del despacho de Estado

Palacio, 10 de febrero de 1851

Excmo. Señor

El Consul de S.M. en Sierra Leona con fecha 21 de diciembre

58 AHN, Legajo 8044

59 AHN, Legajo 8044, despacho de Guillemard del 21 de diciembre de 1850

último remite copia de una comunicación dirigida en 5 de julio anterior por el Ministerio de Negocios Extranjeros en Londres al Gobernador de Sierra Leona.- En ella se le decía que Lord Palmerston cree que los españoles cogidos en los barcos negreros bien sea con bandera española, bien con bandera brasileña, ó sin bandera, y condenados por el Tribunal del Vicealmirantazgo, deben ser enviados á las Islas Canarias para que se les forme causa conforme a las leyes de España: Que en cuanto á los brasileños, el Consul de su Nacion debe encargarse de ellos, que si se negase á ello, dichos brasileños recibirían una miserable susistencia en cambio de algun penoso y desagradable trabajo; y que si rehusasen esta oferta, tendrian que mantenerse por sí, quedando sujetos á las penas correspondientes si cometiesen algún delito" (60).

Pero Lord Palmerston admite una excepción a esta norma: "Solo en el caso de que el numero de estos brasileños fuese tan considerable que pudiese ser peligroso para la tranquilidad ó el bienestar de la Colonia, dice Lord Palmerston que se mandaria cierto número de ellos al Brasil, manteniendoles durante el viaje con alimentos de la peor especie, y solo en cantidad suficiente para conservarse en buen estado de salud.

Lord Palmerston piensa ademas que el mejor modo de cubrir los gastos de estos pasages sería por ahora autorizar al gobernador de Sierra Leona á girar sobre los Lores Comisionados del Tesoro de

⁶⁰ AHN, Legajo 8044, Oficio de la Primera Secretaría del Despacho y de Estado, Palacio, 10, 12 y 12 de febrero de 1851

Años centrales del siglo

S.M. por la suma que importen, y sus Señorías se reembolsarían por sí mismas de los fondos brasileños depositados en la Secretaría de la Alta Corte del Almirantazgo".

Lo que causa el enfrentamiento diplomático son los términos empelados en la comunicación inglesa: "Habiendo comunicado al Gobernador de Sierra Leona esta instrucción de Lord Palmerston al Consul de España para su gobierno (guidance) el señor Guillemard pidio se retirase esta palabra puesto que él no puede recibir órdenes ni instrucciones sino del Gobierno de S.M., y sólo a ella debe atenerse en el desempeño de su destino. Como el Gobernador se negase á retirar esta palabra, el Sr. Guillemard protestó formalmente contra la forma de la comunicación que se le hizo.

El Sr. Guillemard entiende que el llevarse á efecto de lo que se previene en la instrucción de Lord Palmerston respecto á los Españoles sería indecoroso para el Gobierno de S.M. y constituiría además una sanción de los actos del tribunal del Almirantazgo contra el Brasil.

Para salir de todo compromiso y dejar en toda su plenitud la accion del Juez Español en Sierra Leona, y al mismo tiempo evitar las reclamaciones del Gobierno inglés. propone el Sr. Guillemard que se desnacionalice á todos los Españoles que se emplean en el tráfico de negros bajo bandera extranjera, publicandose esta disposicion en el Brasil para conocimiento de los españoles.

Palacio 11 de Febrero de 1851"

Una vez hecha la exposición del problema, Madrid analiza los

términos en que éste se plantea.

"NOTA: Varias son las cuestiones que suscita el Consul de España en Sierra Leona y a cual más graves.

1º ¿Puede el Gobierno de Su Magestad sancionar los procedimientos que se sigan en el Tribunal Inglés del Almirantazgo contra subditos españoles cogidos en buques negreros sin bandera ó con bandera brasileña?

2º ¿Los españoles cogidos en buque sin bandera española estan sometidos á la ley penal?

3º ¿Es conveniente negar nacionalidad á estos españoles?

Con respecto á al primera cuestión la Sección dirá que en su sentir la España no puede oponerse á que Inglaterra someta al juicio de su Almirantazgo los buques negreros que coja sin bandera ó con bandera brasileña".

El 13 de marzo de 1845 había expirado el tratado firmado en 1817 entre Gran Bretaña y Brasil que estipulaba la creación de las Comisiones Mixtas para juzgara los barcos sospechosos de dedicarse a la trata de esclavos. Brasil se negó a renovarlo y el gobierno británico decidió entonces considerar como piratas a los buques brasileños hallados con esclavos o equipados para la trata. "Fresh warrants were issued, therefore, for the search of the Brazilian vessels suspected of slaving, and an Act of 8 August 1845 (the notorious Aberdeen Act) authorized British vice-admiralty courts to

adjudicate upon those that were detained", escribe L. Bethell (61).

El texto que comentamos recoge esta solución legal británica para lidiar con los negreros brasileños: "La Inglaterra tiene Tratados con varias naciones estipulando el derecho de visita y el establecimiento de Tribunales Mixtos análogos al que tiene con la España, y en virtud de estos pactos cuando coge á un negrero con bandera de uno de estos Estados lo somete á la comisión mixta respectiva para ser juzgado.

Cuando coge á un negrero sin bandera lo juzga por el Almirantazgo como pirata, porque la trata de negros esta equiparada por las leyes de Inglaterra á la piratería, siendo de advertir que esta igualación por monstruosa y apasionada que sea no se ha contestado por ningún Gobierno de Europa ni de America.

Con el Brasil tenía también la Inglaterra un Tratado análogo á los ajustados con otras potencias; pero como el Tratado fuese temporal espirado el plazo de su duración, el Gobierno de Brasil lo anuló, y la Inglaterra viéndose privada del derecho de visitar, aprehender y someter á la Comisión mixta brasileña los negreros del Brasil, resolvió por sí y ante sí tratar á estos negreros como piratas; es decir considerarlos como si no llevasen bandera. Esta es la historia de este negocio sobre el cuál pasa la Sección á

⁶¹ BETHELL, Leslie: *The Mixed Commissions for the suppression of the transatlantic slave trade in the nineteenth century*, en Journal of African History, VII, I (1966), págs. 91-92

hacer algunas observaciones. No queda duda en que el proceder de la Gran Bretaña es arbitrario al declarar asimilados el caso de la trata al de la piratería, y mucho más todavía cuando el negrero lleve bandera brasileña porque no existiendo Tratado entre el Brasil y la Inglaterra esta potencia ningún derecho puede tener para impedir á aquella un tráfico por reprobado que sea por los principios de equidad y justicia. Esta conducta de la Inglaterra ataca directamente la independencia del Brasil y ofende á todas las naciones. Más a pesar de todo ¿convendrá á la España levantar la bandera de la oposición? La Sección desde luego dirá que no, y con mucho más motivo si se considera que nosotros tenemos la obligación de impedir por todos los medios posibles que los súbditos de S.M. se ocupen en el tráfico de esclavos".

La postura de Madrid es favorable a remitirse a los tratados sucritos con Londres: "Por el artículo 2º del Tratado de 1835 se estipula que la España "promulgara una Ley penal que imponga un castigo severo á todos sus subditos que bajo cualquier pretexto tomen parte sea la que fuere en el Tráfico de esclavos". Es decir que la España por este artículo no puede dejar de imponer penas á aquellos de sus subditos que trafiquen en esclavos cualquiera que sea la forma y la parte que tomen en ese tráfico. Por consiguiente la España no podría defender la impunidad de estos traficantes bajo el pretexto de que no habían hecho la trata con bandera española, porque esta pretension estará en oposición con el espíritu y la letra de los Tratados".

Años centrales del siglo

Además, para este momento, España ya cuenta con una ley de represión de la trata: "Con respecto á la segunda cuestion la Seccion dira que es cierto que la ley penal del año de 1845 solo se refiere á los buques apresados con bandera española porque no podía estenderse á los buques extranjeros segun el espíritu del Tratado de que procedía, pero al mismo tiempo llamara la atencion de V.E. sobre que la España no puede declarar impunes y sostener la impunidad de los españoles que contravengan á las Leyes aunque esta contravención se verifique con bandera extranjera, ó sin ninguna bandera, porque esto nos espondrá á discusiones muy desagradables y en que la justicia estaría de la parte de la Inglaterra".

Madrid tampoco pretende dar facilidades excesivas a Londres sobre este asunto: "Tampoco podría el Gobierno español pretender que los buques sin bandera ó con bandera brasileña y en cuya tripulacion se encontrasen españoles fuesen juzgados por el Tribunal Mixto español, porque esto nos podría ofrecer complicaciones graves con el Brasil, y seria asociarnos á la Inglaterra en su sistema de violencias y vejaciones.

De suerte que la justicia obliga á la España á imponer el castigo que determinan las leyes á los españoles que se ocupan del tráfico de esclavos condenando como criminal, de cualquier manera que lo hayan verificado, y la conveniencia aconseja no protestar contra las causas que se formen por el Almirantazgo Inglés porque no pudiendose juzgar á un buque sin bandera por el Tribunal Mixto Español, claro es que se ha de juzgar por el Almirantazgo, ó se ha

de declarar impune, lo que no puede pretender la España".

La proposición de Guillemard entraña además los siguientes riesgos: "Resta solo tratar la tercera cuestion sobre la cual la Sección opina también negativamente.

Cuando se promulgó la Ley penal, los negreros españoles escogitaron como medio de salvarse de los requerimientos judiciales hacer la trata sin bandera española, pero el resultado les ha sido funesto en mas de una ocasión, pues los cruceros ingleses determinaron, y lo han llevado á efecto muchas veces echar en la costa á las tripulaciones de los buques apresados, esponiendo á estos desgraciados á perecer por el rigor del clima de aquellos países, por falta de subsistencias ó á manos de los salvages que los habitan. Y esto no es una mera suposicion de que tiene la honra de informar á V.E. sino que ya se espuso por el Sr. Potestad cuando estuvo de Juez Español en Sierra Leona".

Además de los riesgos físicos que corren los negreros, España estaría cediendo su soberanía por una parte y por otra, como reconoce el texto, los negreros españoles saldrían peor librados de ser juzgados por Gran Bretaña que de comparacer ante tribunales españoles, ya que España no acepta que piratería y trata sean igualmente condenables: "Por manera que si el gobierno español desnacionalizase, por decirlo así, á los españoles que fuesen cogidos haciendo tráfico de esclavos sin la bandera española, daría á entender que rehusaba castigarlos, con lo cual incurriría en la censura de poco puntual en el cumplimiento de las obligaciones

Años centrales del siglo

pactadas en un Tratado, habría adoptado para este fin un medio poco digno y decoroso, puesto que sometía á sus nacionales á la jurisdicción de un pais extranjero en vez de juzgarlos por su propia jurisdicción, y acabaria por esponer á sus subditos, que se encontrasen en esta caso, á una suerte infinitamente peor, porque no cabe duda que las penas que les habrían de imponer los tribunales españoles siempre serían mas soportables que las que les impusiera el Almirantazgo inglés considerandolos como piratas ó el abandono en que les dejarían los cruceros en la costa de Africa".

La conclusión de todos estos inconvenientes que presenta la propuesta de Guillemard es la siguiente: "La Sección no puede menos de considerar justo y razonable el parecer de Lord Palmerston, cuando ha opinado que los españoles encontrados en buques negreros que no llevan la bandera española y que por consiguiente no pueden ser juzgados por la Comisión mixta Española, que se remitan á los tribunales designados por la Ley de España para su castigo. En esto no ha hecho Lord Palmerston sino acatar la jurisdiccion española que real y verdaderamente habría sido desconocida y menospreciada si se hubiese resuelto por el contrario que estos españoles fuesen juzgados por el Almirantazgo inglés como piratas.

La frase "for his guidance" con que ha comunicado el Gobernador de Sierra Leona al Sr. Guillemard la opinión del Gobierno inglés, no se debe entender tampoco tan ofensiva como supone nuestro comisario, pues seguramente no se ha debido pretender con ella significar el cumplimiento, sino puramente para

que sirva de gobierno á nuestro agente.

En estos términos juzga la Sección que debería contestarse al Juez Español en Sierra Leona. V.E. sin embargo resolverá con su superior ilustración lo que juzgue más conveniente.

14 de febrero de 1851 Antonio Riquelme".

De estas consideraciones del Consejo de Estado dimana una carta a Guillemard en la que se exponen de manera paralela a como habían sido tratados por la Sección los argumentos principales a favor de aceptar la propuesta inglesa y queda zanjado el tema de la desnacionalización de nuestros negreros (62).

62 AHN, Legajo 8044

4.8 El azúcar cubano necesita 50.000 brazos más.

Hacia mediados de julio de 1848, el cónsul mantiene una conversación con un negrero español, cuya identidad no proporciona, que le asegura que la trata está más activa que nunca: "Me decía que en el distrito de Cienfuegos se habían dado ordenes para que se comprasen y trayesen 7.000 esclavos - que la havana para suplir el trabajo necesitado por la (ilegible) estension del trafico de los azucares, faltaba de 50.000 negros mas" (63).

La información de Guillemard es acertada. El comercio de esclavos ha sufrido un duro bache en los años inmediatamente anteriores. Como los comisionados británicos en Sierra Leona saben por los informes que el juez británico inglés en el Tribunal Mixto de La Habana, en esta fechas Kennedy, remitía mensualmente al Foreign Office, durante 1846 y 1847, la introducción de Bozales en Cuba quedó casi paralizada. "We therefore trust that we may repeat the opinion expressed in pour late reports that the trade at present certainly seems to be suppressed", escribió Kennedy en septiembre de 1846 (64).

Un mes después, Kennedy repite, casi sin creerlo, la buena

⁶³ AMAE, Legajo 2066, despacho 13 de Guillemard del 15 de julio de 1848

⁶⁴ PRO, Legajo FO 315/8, despacho de Kennedy del 9 de septiembre de 1846

nueva: "We confess we have been surprised to find apparently so complete a suspension of their proceedings", afirma refiriéndose a los negreros españoles. A consecuencia de ello, el comisionado explica que "the price of negro labour during the last few months has risen enourmously" (65).

Durante un año, los informes de Kennedy repiten las mismas conclusiones. "We trust therefore that this government has been acting in good faith in the promise lately made of a determination to suppress that traffic", señala en marzo de 1847 (66).

La escasez de mano de obra llevó a las autoridades españolas a plantearse la contratación de coolíes chinos para trabajar en las plantaciones y el Foreign Office remite a Freetown informes de sus representantes en Hong Kong, donde los españoles están contratando trabajadores.

Para 1848, sin embargo, la llegada de Roncali a Cuba anuncia la reanudación de la trata clandestina, como sospecha Kennedy (67) y confirma el negrero anónimo a Guillemard.

En el mismo despacho se refiere de nuevo a los emancipados. Guillemard también habló con un capitán inglés, Mr. Taylor, que procedía de Jamaica adonde había transportado emancipados para

⁶⁵ PRO, Legajo FO 315/8, despacho de Kennedy del 7 de octubre de 1846

⁶⁶ PRO, Legajo FO 315/8, despacho de Kennedy del 15 de marzo de 1847

⁶⁷ PRO, Legajo FO 315/8, despacho de Kennedy del 24 de febrero de 1848

Años centrales del siglo

trabajar. Éste le cuenta: "La jamaica, me decia, esta enteramente arruinada (...) Los emigrantes de Sierra Leona (los pobres negros cojidos á bordo de los negreros) se mueren de hambre, 20 trabajaban á mi bordo todos los dias, no por un salario, no por dinero, Pero si por una porcion de arroz.- me pedian, arrodillados, los volviera á Sierra Leona". La información coincide con la descripción de Fryer de las condiciones laborales en las Antillas británicas tras la abolición de la esclavitud que ya hemos citado más arriba y con los temores expresados por Madden en 1841.

Por último añade Guillemard, "en este semestre se han condenado 66 barcos negreros -50 con esclavos- El último que entró antes de ayer llevaba 596- para cojerlo lo tiraron 64 balas de cañon -de uno solo cortaron la cabeza y el pecho de 8 infelices negros, los otros mataron y hirieron á muchos otros - todo esto se llama filantropía -¡preciosa etiqueta sobre terribles actos!"

Y en el mismo despacho: "Entretanto la trata toma grandes proporciones -precisamente el proximo sabado se debe condenar á un vapor perteneciente á un comerciante de la colonia de Sierra leona mismo, llevando bandera Inglesa, convencido de haber intentado, en Gallinas, hacer la trata".

Para finales de año, Guillemard emprende viaje por la costa de África después de mencionar un informe que tampoco se ha conservado sobre visitas a poblados de negros emancipados. En Sierra Leona, "toda esta tierra virgen después de esas espantosas lluvias emana

gases de los mas mortíferos" (68).

4.9 Años poco documentados

En febrero de 1849, Guillemard manda una muestra del primer lenguaje escrito por una tribu de África occidental (69). Tampoco se conserva. Con toda seguridad se refiere al lenguaje Vai, que menciona el primer presidente de Sierra Leona, Siaka Stevens, en sus memorias: "Quizá el hecho más destacado sobre Gallinas es que sea la única tribu en esta parte de Africa que desarrolló una escritura propia: el alfabeto Vai. Se dice que se originó cuando un anciano de la tribu observó que un comerciante europeo efectuaba marcas sobre un trozo de papel mientras negociaba una transacción comercial y más tarde se remitía a sus notas para recordar hechos y cifras con gran precisión. El anciano decidió entonces ingeniar su propio sistema para dejar constancia de hechos de importancia. Un sistema que posteriormente fue convertido por los miembros de su tribu en un alfabeto completo. Cabría esperar que este tipo de empobrecido sistema de escritura fuera ideográfico, como lo fueron la mayoría de los sistemas primitivos. El hecho notorio en el caso de la escritura Vai es que el anciano que la concibió dio inmediatamente con la idea de un sistema fonético con diferentes

⁶⁸ AMAE, Legajo 2066, despacho s/f de Guillemard

⁶⁹ AMAE, Legajo 2066, despacho 43 de Guillemard del 1 de febrero de 1849

signos para los distintos sonidos que existían en su dialecto tribal" (70).

C. M. Fyle también se refiere a la escritura Vai y a otras de carácter parecido que se produjeron en África como resultado de la influencia europea: "About the 1830s a Vai syllabic script was invented by a Vai man named Momolu Dawalu Bukele. This was widely used in Vai country and attracted much interest among Europeans on the coast in the nineteenth century. About a century later from Potoru in the Barri chiefdom, a new Mende script appeared using symbols to depict sounds. Kisimi Kamara, the inventor, declared that he travelled widely in Liberia and the shut himself in his house for two months and 15 days before he developped the complete alphabet. It was used in the 1940s by tailors, carpenters, etc., to note down measurements. Although colonial rule spread literacy in the English alphabet, there are people who still remember these old scripts" (71).

Días después de referirse al nuevo alfabeto, Guillemard manda también un mapa (72) con los ríos más importantes de la costa de África que según una anotación en el documento fueron trasladados

⁷⁰ STEVENS, Siaka: *What life has taught me. The Autobiography of His Excellency Dr. Siaka Stevens, President of Sierra Leone*, London, 1984, pág. 18

⁷¹ FYLE, C.M.: *op. cit.*, pág. 70

⁷² AMAE, Legajo 2066, despacho 47 de Guillemard s/f

Años centrales del siglo

al Ministerio de Marina. En el mismo año (⁷³), acepta el cargo del consulado francés, aprobado por Madrid, y el 15 de junio hace una gestión de paz entre comerciantes españoles y los nativos de Mellacoureée, asegurando que logra evitar una matanza (⁷⁴). Lamentablemente, todos estos despachos son muy escuetos, o se han perdido otras cartas en las que amplíe su contenido, por lo que seguir la pista de su actuación se convierte a partir de este momento en un ejercicio de coleccionismo de fragmentos muy inconexos.

4.10 "12.000 duros para un fuertecito."

En 1850 un joven africano, Feliz Boncoro, hijo del jefe de la isla de Corisco que se ha educado en España, regresa a su tierra (⁷⁵). Pasa por Sierra Leona a bordo del Nautilus, procedente de Liverpool, y allí logra embarcarse en el Centaur, un buque de guerra inglés, que le llevará a Corisco.

El joven era hijo del jefe bengalí Boncoro, que había sido nombrado jefe de las tribus de Fernando Poo por el capitán español Juan José Lerena durante su visita a la isla en 1843. Quizá lo

⁷³ AMAE, Legajo 2066, despacho 50 de Guillemard del 20 de abril de 1849

⁷⁴ AMAE, Legajo 2066, despacho 54 de Guillemard s/f

⁷⁵ AMAE, Legajo 2066, despacho 60 de Guillemard del 16 de enero de 1850

Años centrales del siglo

había sacado de Corisco Guillemard, pues Boncoro se echa a llorar de alegría cuando le vuelve a ver. Guillemard recuerda en el despacho que él tomó posesión de Corisco para S.M.C. en 1846, durante su primer viaje a Guinea, en el que aprovechó para cambiar los topónimos de la isla (⁷⁶).

En el despacho, Guillemard menciona una conversación que sostuvo con un comodoro inglés respecto a la propiedad de la isla de Corisco: "Pues hablando de las Islas de Fernando Po y Annobon y preguntandome cuando el Gobierno de S.M. tan hermosa posesion como Fernando po, llave de tantos rios del mas rico comercio ahora, añadio le sorprendia la ver que los franceses quienes gastando mucho dinero en Gaboon, no podían obtener nada de los naturales, no habían tomado á Corisco que manda la entrada del Mooney or Danger y Moondah - conteste: "iban á comprarla cuando yo la obtuve que los habitantes en Gran consejo me la cedieron"- como Consul, ¿Corisco pertenece a España? Mi Gobierno nada sabe de esto, despues de Fernando Po ninguna de las Islas de Africa puede competir con ella en ventajas para el comercio".

Ciertamente que la posición de Corisco es mejor que la del Gaboon distando solo de algunas milias - el año pasado, 24 barcos franceses, Ingleses, americanos, anclaron en el puerto. ¿que sería si solo el Gobierno mandase esponder 12.000 duros para un fuertecito- y enviase 20 hombres y un hombre sagaz?-", se pregunta

⁷⁶ BUALE BORIKÓ, Emiliano: *El Laberinto guineano*, Madrid, 1989, págs. 35 y 36

Guillemard. Una pregunta que se hacen tras él muchos de los sucesivos representantes españoles en Sierra Leona, como veremos en el capítulo VII (⁷⁷).

4.11 Captura del Desengaño

El último asunto que queda reflejado con cierta extensión en la documentación dejada por Guillemard hace referencia a una goleta española, Desengaño, que salió de Puerto Rico a finales de enero de 1851 con destino a Sherborough y Gallinas. El barco fue detenido por el Penguin y conducido a Freetown con once marineros españoles a bordo: "Cumpliendo, pues, con las órdenes de V.E. tengo el honor de anunciarle que á la fecha del 12 del corriente he puesto en la carcel de esta ciudad once españoles pues asi se declararon y efectivamente lo son, cogidos á bordo de un bergantín Goleta El Desengaño, que salió de Puerto Rico á fin de enero, según lo indica su cuaderno bitácora, encaminandose al "Sherbro y Gallinas" lo detuvo el Penguin capitan Etheridge quien al llegar aqui me escribio los particulares y me pidio dispusiera de ellos.

Escribi inmediatamente al Gobernador para obtener permiso de guardarlos en las carceles, me contesto rogandome lo volviera á ver para consultar con él y el Abogado General de la Reina sobre un asunto nuevo para todos, despues de dos horas, tiempo empleado por

⁷⁷ AMAE, Legajo 2066, despacho 60 de Guillemard del 16 de enero de 1850

Años centrales del siglo

S.E. en persuadirme que no podía considerarme lo que pedía, entramos en un arreglo que salvaba las formas y los principios de las leyes inglesas en lo que toca á los warrants para encarcelar, y los once españoles estan bajo custodia.

Otra cuestion se presentó, el Comisario se rehusaba á darles alimentos - he superado sus objeciones, y sobre un despacho mio, fecha de ayer, en el cual tomo sobre mi la responsabilidad del hecho de dar de comer á estos españoles, dicho señor ha mandado se les diera la ración de los soldados. carne, pan, tocino y agua" (78).

La cárcel de Freetown había sido también objeto de la atención de Madden en 1841 (79). En esa fecha, el comisionado se encontró con 111 presos en un espacio pensado para albergar a 20. En una celda de cinco metros cuadrados, convivían 15 personas. Para empeorar la situación, los reclusos enfermaban de un extraño mal que atacaba a las membranas de los ojos, la nariz y la boca al poco tiempo de residir en ella.

El edificio no tenía previsto un régimen distinto para cada tipo de recluso, por lo que asesinos, negreros y delincuentes convivían con africanos encarcelados sólo en razón de deudas impagadas.

Para los negros, la ración alimenticia diaria consistía en un

⁷⁸ AHN, Legajo 8040, despacho de Guillemard del 16 de abril de 1851

⁷⁹ PRO, Legajo CO 267/172

Años centrales del siglo

cuarto de arroz. Los blancos recibían medio kilo de carne y medio de pan o verdura. Aunque la cárcel le parece bien administrada, las deficiencias hacen que Madden asegure que más parece una prisión de Constatinopla que una del imperio británico.

Como previamente se había desestimado la propuesta de Guillemard de privar de la nacionalidad española a los negreros, el cónsul ha modificado su actuación en estos casos: "He escrito al Comodoro, quien esta ahora en Sta. Elena tuviera la bondad de dar ordenes para que el primer buque de guerra que vuelva de crucero á Inglaterra los entregase de paso á disposicion del Tribunal de Las Canarias, y dejo instrucciones al Oficial Comandante sobre el modo de hacerlo, y doy otras al Sr. Campbell, adjunto consular para que nada les falte -estan en la peor condicion- dos moriran -lo temo- los he mandado al hospital".

Aún candente el tema de la desnacionalización, el diplomático se disculpa: "Pido permiso á V.E. para rectificar lo que he podido escribir en el despacho que motivo su Orden respecto de los españoles cogidos aqui. No sugeria se dejasen castigar por las leyes inglesas, queria decir que en dejandolos privados de su nacionalidad, quedaban asimilados á los brasileños, que nunca se castigaron, y quienes andan por las calles en plena libertad.

El barco apresado Desengaño, no llevando pabellón entra en la corte del Almirantazgo, su capitan pudo escaparse, y el Comandante del buque de guerra inglés me dijo que si hubiese sabido que los iba á mandar á Canarias, no los hubiera traído aqui. debo decir que

el mismo Gobernador a pesar de su negrophobia me repetía "pero no puede Vd. obtener que se declaren brasileños?"

Cuando tendre la honra de ver á V.E. muchas son las cosas que tomare la libertad de someter á su alta consideracion respecto de estos negreros que deben juzgarse en las circunstancias presentes".

Cuando la comunicación se recibió en Madrid causó cierta sorpresa: "La Sección tiene la desgracia de no comprender nunca con claridad lo que quiere decir el Sr. Guillemard. Dice este que ha puesto en la carcel y que remitira á Canarias á once españoles cogidos en la goleta Desengaño que no llevaban bandera y que por consiguiente queda sometida á juicio del Almirantazgo. Pero el Sr. Guillemard olvida decir si se ha fallado buena presa el Desengaño y si se ha sacado de este juicio el tanto de culpa que resulte contra los once españoles, para mandarlos á la Audiencia de Canarias.

Esta es una circunstancia tan indispensable como que sin este documento el Tribunal Español no podrá fallar ni aun principiár los procedimientos con arreglo al artículo 12 de la Ley penal del 2 de marzo de 1845.

Convendrá por tanto recordar al Sr. Guillemard este requisito de que no se hace cargo en su despacho para que le sirva de gobierno pues mientras el Desengaño no haya sido declarado buena presa no se debio prender á sus tripulantes, ni menos mandarlos á

los tribunales españoles" (80). Ese lapsus de Guillemard al tomar por culpables a los tripulantes del Desengaño antes de que tenga lugar el juicio parece confirmar un cierto complejo de culpabilidad español en todo el negocio de la trata clandestina de esclavos.

La documentación sobre este asunto concluye aquí y con ello prácticamente la actividad documentada de este cónsul.

En 1852 Guillemard se ausenta. Le sustituye temporalmente un tal B. Campbell, que envía un solo despacho en inglés sin mayor interés (81). Al año siguiente Guillemard está de vuelta. En mayo hay una gran mortandad y los católicos de la Colonia piden que les envíen un cura y varias monjas para que les cuiden y fortalezcan su espíritu (82).

En junio atiende a 34 españoles, negreros, y otros que llegaron naufragando en esas costas, procedentes de Calabar, Bonny, Río Pongo y Núñez. "Se me presentan sin ropas, esqueletos, 6 han muerto y dos están por morir" (83). Un año después salva a 14 náufragos turcos y el primer ministro del imperio turco le escribe

80 AHN, Legajo 8044, Oficio de la Primera Secretaría del Despacho y de Estado, Palacio, 24 de mayo de 1851

81 AHN, Legajo 8044, despacho de Campbell de 1852 s/f

82 AMAE, Legajo 2066, despacho de Guillemard del 15 de mayo de 1853

83 AMAE, Legajo 2066, despacho de Guillemard del 12 de junio de 1853

agradeciéndoselo ⁽⁸⁴⁾.

Al fin, el 18 de enero de 1856, Guillemard manda su última carta ⁽⁸⁵⁾ pidiendo permiso para regresar a España a restablecer su salud. Deja encargado del consulado a John E. Taylor, antiguo encargado del consulado de EE UU, lo cual se autoriza en Madrid.

Dos años después de su breve paso por el consulado español, Taylor todavía está reclamando su sueldo por desempeñar esas funciones desde el 8 de abril de 1854 hasta el 10 de mayo de 1855 ⁽⁸⁶⁾, fecha en que el encargado del consulado, venido de España, es Gumersindo Ojea y Porras, en calidad de vice cónsul. La última noticia sobre Guillemard es que en enero de 1857 le conceden prórroga para seguir en España ⁽⁸⁷⁾ y en febrero el breve Ojea obtiene licencia para regresar a España , enfermo del hígado y atacado por las fiebres, dejando encargado del consulado al vice consul francés, Porchat ⁽⁸⁸⁾.

En abril de 1857 es ya Porchat quien, en francés, participa la salida de Ojea en grave estado de salud y en junio acusa recibo de

⁸⁴ AMAE, Legajo 2066, despacho de Guillemard del 20 de abril de 1854

⁸⁵ AMAE, Legajo 2066, despacho de Guillemard del 18 de enero de 1856

⁸⁶ AMAE, Legajo 2066, despacho 14 de Zugasti del 16 de junio de 1858

⁸⁷ AMAE, Legajo 2066, despacho de Ojea del 17 de enero de 1857

⁸⁸ AMAE, Legajo 2066, despacho 9 de Ojea del 20 de febrero de 1857

Años centrales del siglo

que a Guillemard le han vuelto a renovar el "congé". En octubre se entera de que ya hay nuevo cónsul: Joaquín de Zugasti (⁸⁹).

⁸⁹ AMAE, Legajo 2066, despacho 21 de Porchat del 18 de octubre de 1857

CAPÍTULO V

El comercio español
tantea la costa de África

5.1 "Un brillante porvenir comercial"

A medida que avanza el siglo, las capturas de buques negreros que enarbolan pabellón español o que son adjudicados al Tribunal Mixto disminuyen notoriamente.

Un nuevo interés reemplaza la atención de los sucesivos representantes españoles en la costa de África, la exploración de las posibilidades comerciales que ésta ofrece. Por ello, a partir de ahora nos encontramos con informaciones sobre expediciones de casas comerciales catalanas y una serie de memorias sobre la marcha del comercio en Sierra Leona y territorios adyacentes que dan testimonio del esfuerzo de algunos pioneros españoles y de las autoridades para abrirse camino junto a británicos y franceses en la explotación económica de los recursos africanos.

Las instrucciones que recibió el cónsul Potestad en 1845 hacían hincapié en el estudio de las posibilidades comerciales de la región. Recordemos también el despacho de Suárez de 1846 en el que transcribe una carta del rey Maná de Gallinas ofreciendo a los españoles la exclusividad comercial con su reino ⁽¹⁾. En 1858, el cónsul Zugasti recibió unas instrucciones similares a las de Potestad, pero más detalladas ⁽²⁾:

"Al nombrar S.M. a VS Consul General de España en Sierra

¹ AMAE, Legajo 2066, despacho de García s/n del 15 de septiembre de 1846

² AHN, Legajo 8048, Instrucciones a Zugasti, 27 de febrero de 1858

Leona, le ha confiado un cargo de cuyo buen desempeño depende en gran manera el desarrollo y prosperidad futura del comercio español en la costa occidental de Africa". Ni una sola palabra respecto a la marcha de la represión de la trata, que era inicialmente la razón de la presencia española en Freetown.

"El Tratado de 1835, celebrado por ambos gobiernos -siguen las instrucciones-, español e inglés, con el noble propósito de extinguir el inhumano tráfico de esclavos, ha sido interpretado en estos últimos tiempos por los jefes de los cruceros y por los jefes británicos del Tribunal Mixto en un sentido por extremo contrario a nuestros intereses mercantiles. Prevaleciéndose de este Tratado se han hecho apresamientos de barcos que se empleaban en un comercio legítimo, y se han causado lamentables pérdidas a casas de comercio españolas. Con el mal suceso de estas expediciones se han retraído muchos de seguir enviando sus buques a la costa de Africa. Aquellos países ofrecen sin embargo a nuestro comercio un brillante porvenir; más el visitarlos va siendo aventuradísimo para cualquier buque que lleve bandera española".

Puesto que a partir de 1835, la mayor parte de los barcos condenados por el Tribunal Mixto de Sierra Leona no llevan a bordo esclavos, sino elementos del equipo propio de los negreros, Madrid considera que Londres abusa de su poder marítimo. Así leemos: "Bajo el pretexto de perseguir la trata, se detienen y visitan los buques y son condenados por meros y leves indicios, ya destruidos antes de condenarlos, sin que después de absueltos se indemnice a los dueños

de la pérdida. Por la adjunta breve relación se enterará V.S. de los dos últimos apresamientos de barcos españoles en Sierra Leona, cuyas circunstancias dan sobrado fundamento para recelar que acabe el naciente comercio de España en los susodichos países si no se acude al mal con un pronto remedio".

Para empezar, Zugasti tiene ya dos encargos concretos: "Así hara por conseguir el Gobierno de S.M. reclamando con razones de justicia Universal superiores a todos los tratados, la condigna indemnización por la pérdida del Fernando Poo, e injusta sentencia de la Conchita. Pero males de esta naturaleza, una vez acaecidos, mas facilmente se lamentan que se remedian. La letra del tratado presta muy debil apoyo a las reclamaciones y el gobierno británico exacerbado acaso por el no completo logro de su deseo de extinguir la trata, es de temer que no se muestre muy dispuesto a satisfacerlos equitativamente".

Al representante español en Freetown se le pide que esté en guardia, a la defensiva: "Es pues de todo punto necesario que se esmere V.S. y procure con el mayor celo que no se repitan semejantes males en el futuro. A este fin defenderá V.S. energicamente los legítimos intereses españoles, cuando ocurriere un nuevo juicio, y protestará contra toda torcida interpretacion de cualquier artículo del tratado que nos sea contraria, como por ejemplo la que ha dado motivo a la condenación de la Conchita. Cuando por la vaguedad o ambigüedad de la letra del tratado no sea posible atenerse a ella hara V.S. porque prevalezca la

interpretación más favorable al barco encausado. Por último, para lograr que haya siempre en el Tribunal mixto una persona que represente y defienda los intereses de España, dado el caso de que por enfermedad o por otra causa no pueda V.S. asistir en él como juez, nombrara V.S. un árbitro español y hara que sea reconocido como tal por las autoridades de Sierra Leona, procurando que este nombramiento recaiga en un sujeto celoso y entendido.

El Gobierno de S.M. confiando en el buen deseo y capacidad de V.S. espera que con estos medios podran cortarse en lo sucesivo casos como los del Fernando Poo y la Conchita."

Los archivos no arrojan luz completa sobre los motivos de queja por la condena de los barcos citados en el documento anterior. Parece que se trataba de expediciones con afanes comerciales que se vieron envueltas en la represión de la trata por falta de documentación adecuada que demostrara su carácter de tráfico legal, por lo que fueron condenados por llevar equipo. La Conchita, según el cónsul interino Porchat, fue, además de condenada injustamente, víctima del saqueo de los marineros británicos que procedieron a su detención por presunto negrero (3).

En una carta de Porchat dirigida a la compañía Vidal y Rivas de Barcelona, propietarios de la Conchita, el cónsul interino explica que el saqueo inglés a los barcos españoles hace que sea

³ AMAE, Legajo 2066, despacho 2 de Zugasti, 17 de abril de 1858

imposible que cualquier barco español pueda comerciar legalmente en África (4).

Este caso motivó las protestas de Madrid a Londres porque se consideró uno de las decisiones más injustas del Tribunal y de nuevo se produjo sin representante español en el juicio. En octubre de 1857, el embajador español en Londres, González Bravo, se quejó de la captura de la Conchita, por estar presuntamente equipada para la trata. González Bravo pide al gobierno británico que autorice a Porchat a representar a España en el Tribunal e insiste en que el buque se haya practicando una expedición comercial, la compra de aceite de palma, para la que lleva documentación en regla. Para reforzar su tesis, el embajador recuerda que la casa comercial de Vidal y Rivas ya se había visto envuelta en otra acusación similar, de la que salió absuelta (5).

Dos meses después, el ministro británico de Exteriores, Clarendon responde negativamente a la petición española, asegurando que el Tratado no permite considerar a Porchat el legítimo representante de España en el Tribunal Mixto (6) y en enero de

⁴ AMAE, Legajo 2066, despacho 2 de Zugasti, 17 de abril de 1858

⁵ PRO, Legajo FO 315/9, despacho del Foreign Office de 25 de noviembre de 1857

⁶ PRO, Legajo FO 315/9, despacho del Foreign Office del 21 de diciembre de 1857

1858 el buque es condenado, enviando preso al capitán a Tenerife (7).

En Madrid, un informe que extracta el contenido de los dos despachos de Zugasti relativos a este caso concluye que: "Se debe dar orden al consul para que socorra a expensas del tesoro a los oficiales de mar y marineros españoles que tengan la mala suerte de caer entre las manos de esos piratas legales que por tan inaudita manera les maltratan y despojan" (8).

El informe expresa la opinión de que se reclame al gobierno inglés y se forme una opinión pública a favor de España "para el día que se vea obligada a demandar la modificación o anulación de los tratados que tenemos con Inglaterra acerca de este punto. Este día está más próximo de que parece, según el giro que toman las cosas en la costa de Africa".

A pesar de la condena de la Conchita, parece que lentamente España va levantando un poco el comercio legal en la costa de Africa. Algunas compañías comerciales abren factorías en África. También a partir de ahora, España contará con más representantes diplomáticos en el continente. Poco es lo que se conserva de su experiencia, al menos en el Ministerio de Asuntos Exteriores. Sin

⁷ PRO, Legajo 315/9, despacho del Foreign Office del 30 de enero de 1858

⁸ AHN, Legajo 8048, Informe acerca de algunos despachos del Consul en Sierra Leona en que se da cuenta de la conducta observada por los cruceros ingleses con varios tripulantes españoles de los buques negreros, 3 de julio de 1858

embargo, desde la constante fuente de información que supone Sierra Leona, llegarán los ecos de españoles que pasan por Freetown haciendo escala con destino a Accra, o que escriben desde Funchal, en Madeira. Señal de que se intenta un cierto intercambio exploratorio. El control inglés de los mares es un obstáculo para ello. Cada vez más, Madrid quiere saber qué se cuece por África y cómo levantar cabeza en un continente para cuya colonización llega tarde y en retirada de América.

Las instrucciones que recibe Zugasti tienen sentido. Un barco con tinajas para almacenar aceite de palma, comprado en Africa, puede, en virtud del tratado de 1835, convertirse en sospechoso de negrero, ya que las tinajas pueden consideradas como depósitos de agua para dar de beber a un pasaje esclavo durante la travesía hacia América. Hay que vigilar que eso no ocurra. España no tiene una flota que garantice la seguridad de sus naturales en el mar. El consulado en Sierra Leona pasa a ser un puesto de observación para suplir esa carencia.

Desde este momento, la documentación se multiplica. Empezaremos a tener memorias sobre el estado comercial de la costa y más noticias de España que ya no van a estar referidas exclusivamente a la trata de esclavos, aunque ésta siga produciéndose a una escala considerable ante la indiferencia española que no entiende de abolicionismo, pero sí de hegemonía usurpada.

El 17 de abril, Zugasti en su despacho nº 2, primero que se

conserva, da noticia de un cónsul español en Accra, al que luego veremos visitando Sierra Leona. El español viaja a bordo de un correo inglés, el Ethiope, que se encuentra en alta mar con un barco francés sin rumbo. Al aproximarse a él, descubrieron que el buque llevaba africanos en calidad de libres hacia las colonias francesas. No parece que el tipo de libertad ofrecido fuera muy deseado por los africanos, quienes se habían sublevado y asesinado a por lo menos 10 de los tripulantes franceses apoderándose del barco, al que no podían ahora controlar ⁽⁹⁾.

5.2 La expedición del Vasco Núñez de Balboa

El 6 de mayo de 1858 llega a Sierra Leona un vapor de guerra español, el Vasco Núñez de Balboa, camino de Fernando Poo. En Freetown pide y obtiene una orden inglesa para que en Fernando Poo se autorice al vapor español a cargar carbón del depósito. El 13 de mayo, éste continúa su navegación.

El buque español zarpó de Cádiz ⁽¹⁰⁾ para visitar Fernando Poo. El teniente de navío D. Joaquín Navarro escribe una memoria de la expedición donde menciona a Zugasti y describe la colonia de

⁹ AMAE, Legajo 2066, despacho 2 de Zugasti, 17 de abril de 1858

¹⁰ NAVARRO, Joaquín: Apuntes sobre el estado de la costa occidental de Africa, y principalmente de las posesiones españolas en el golfo de Guinea, por ..., teniente de navío, Madrid, Imprenta Nacional, 1859, págs. 44 a 49

Sierra Leona: "El Cónsul general de España, D. Joaquín Ortiz de Zugasti, recién llegado a estas regiones, ataca y rebate enérgicamente las depredaciones que los cruceros ingleses suelen ejercer sobre buques de comercio español bona fide: no así con los que se ocupan del indigno tráfico de carne humana, que por desgracia no faltan, y por más desgracia todavía hay armadores en nuestro país, que cogidos in fraganti quieren persuadir al mundo que se ocupan en legítimas transacciones y formulan amargas quejas contra los que dicen destruyen en un día sus fortunas".

5.3 Los productos de la costa de Africa

El aspecto más destacado de la documentación elaborada por Zugasti es la primera memoria escrita por un diplomático español en Sierra Leona sobre la actividad comercial de la costa de África. Probablemente los cónsules españoles en Accra redactaran memorias similares, pero en la documentación que sobre estos consulados se conserva en el archivo del ministerio español de Asuntos Exteriores no hay ninguna otra ⁽¹¹⁾.

Según Zugasti, el comercio en Sierra Leona lleva más de una década creciendo. El cónsul enumera como principales productos de intercambio comercial los "cacahuets, aceites de Palma, almendras de palma, sésamo, cera, marfil, pieles, gengibre, leña de

¹¹ AMAE, Legajo 2066, despacho 18 de Zugasti, 18 de julio de 1858. Ver también Apéndice X

construccion y bueyes".

Un producto parece estar haciendo furor en Europa, el cacahuete, "no conocido en los mercados europeos hace 12 ó 15 años, es actualmente una de las principales ramas comerciales en estas costas". De él afirma Zugasti que es "muy buscado en Marsella y Ruan". y añade: "El mas estimado es el que proviene del Senegal, Gorea, Gambia, Cazamone y Bonajos [¿Bissagos?]. De Rio Nuñez bajando al sur hasta Sierra Leona, pierde de valor, y se conoce en el mercado con el nombre de Costa Baja".

Otro de los principales productos que buscan los comerciantes europeos en África en el siglo XIX es el aceite de palma, "abundantisimo en el Sur, en Lagos, en los Rios del Golfo de Benin, Calabar, old Calabar y Cameron".

Quienes más se benefician de su comercialización son los británicos. Sierra Leona, según Zugasti, "da una buena cantidad de este liquido" y una compañía francesa, la casa Malfilatre ha logrado venderlo bien en Ruan.

Otro producto de la misma planta, "las almendras de Palma, es el hueso del fruto del arbol de este nombre, con que los naturales fabrican el aceite, el hueso que queda se esporta a Francia pa. fabricar un aceite a diversos usos, a mas del de comer", explica el cónsul.

Además de esto, África exporta sésamo, cera ("poco abundante y siempre mezclada con cuerpos estraños"), marfil ("muy raro se paga caro"), oro, pieles, ("un ramo muy importante" que se vende "a los

americanos de Nueva York, y Boston, que envian sus buques, con tabaco y Rom, pa. hacer cambio a precios variables"), y gengibre.

La tendencia de los africanos de cambiar sus productos por armas y alcohol está cambiando. Zugasti escribe: "Hace alg. años estos productos se obtenian á cambio de mercancías las principales guineas de la India, [ilegible], fusiles, polvora, sables, tabaco, Rom, y [ilegible], pero a medida que las relaciones son mas frecuentes, y regulares los negros, ayudados por los misioneros, se crean corresponsales, p. cuyo medio hacen venir las mercancías, y las transacciones que son en parte en parte en metalico con mas dificiles, menos productivas y menos seguras". África aprende capitalismo.

En agosto del mismo año es nombrado Teodoro de Sanquirico como nuevo vice cónsul (¹²). Zugasti también comunica que una goleta americana, Lidia fue atacada por el Trident ingles. Los marineros, la mayoría españoles, fueron robados y abandonados en Whydah, donde casi todos perecieron (¹³).

¹² AMAE, Legajo 2066, despacho 20 de Zugasti, 12 de agosto de 1858

¹³ AMAE, Legajo 2066, despacho 24 de Zugasti, 18 de agosto de 1858

5.4 El comercio español

En septiembre, Zugasti pide que se cree en Sierra Leona un depósito de carbón para cuando los barcos españoles pasen por allí y adjunta la nota de gastos del paso del Vasco Núñez de Balboa. Según el cónsul, las factorías españolas en la costa adquieren mucha consideración, aunque no especifica cuántas hay ni dónde se encuentran (¹⁴).

El paso de varios buques españoles confirma el interés peninsular por los nuevos mercados. En el desp. 33 de ese año (¹⁵), el cónsul informa del paso de la polacra española Decidida a la que protege para que no sea visitada y no le pase lo que al bergantín Don Juan. La Decidida, a cuyo bordo va el comerciante español D. Roberto Lanuza, es propiedad de la casa comercial catalana de don Carlos Montagu y Cía. y viaja por la costa para explorar la posibilidad de abrir alguna factoría más . Ya tenía una, al menos, en Accra, como sabemos por otra comunicación (¹⁶).

Poco después, Zugasti pide que se cambie al depositario de la autoridad española en Fernando Poo, de quien dice que es odiado por

¹⁴ AMAE, Legajo 2066, despacho 28 de Zugasti, 17 de septiembre de 1858

¹⁵ AMAE, Legajo 2066, despacho 33 de Zugasti, 17 de noviembre de 1858

¹⁶ AMAE, Legajo 2066, despacho 40 de Zugasti, 18 de diciembre de 1858

los habitantes (¹⁷). Insistiendo en lo expuesto por Guillemard de Aragón años antes, Zugasti afirma que Fernando Poo es fundamental en su opinión por su estratégica localización en la costa. España debe aprovecharlo antes de que lo hagan los ingleses.

Al año siguiente, llega a Sierra Leona la polacra española Joven Jacinta, matriculada en Barcelona, al mando de Simón Alcina, despachada en Tarragona con destino a Fernando Poo. El barco lleva vasijas para cargar aceite de Palma, pero no lleva documento que lo acredite, lo que puede dar lugar a que sea apresada (¹⁸). Ninguna de estas polacras fue detenida.

Pero esta preocupación, justificada, motiva una carta en 1859 del embajador español en Londres, Javier Istúriz, al Foreign Office, pidiendo flexibilidad para los buques comerciales españoles que se dirigen desde la península a las posesiones españolas en el golfo de Guinea. La misiva es también indicativa de que por estas fechas, como prueba la expedición del Vasco Núñez de Balboa, y de las polacras Decidida y Joven Jacinta, Madrid intenta impulsar la colonización de estos territorios, aunque al final el resultado sea casi nulo.

La carta de Istúriz (¹⁹), explica que "la colonización de

¹⁷ AMAE, Legajo 2066, despacho 39 de Zugasti, 18 de diciembre de 1858

¹⁸ AMAE, Legajo 2066, despacho 3 de Zugasti, 6 de febrero de 1859

¹⁹ PRO, Legajo FO 315/10, carta de Istúriz al Earl de Malmesbury del 10 de enero de 1859

las islas de Fernando Po, Annobón y Corisco, que es en este momento objeto de los más perseverantes esfuerzos del gobierno de su Majestad la Reina, mi augusta soberana, es causa de un cierto movimiento de barcos de transporte que parten desde España hacia esas distantes posesiones".

Se trata, por supuesto de "comercio legal" y sus viajes a África se efectúan "con el propósito de llevar a las islas en cuestión los artículos más necesarios para la fundación y abastecimiento de la colonia y para traer a su regreso a Europa los productos de África, especialmente aceite de palma".

Este producto ya ha costado más de un disgusto a buques como la Conchita, porque las vasijas para cargarlo han sido consideradas parte del equipo característico de un buque negrero. Para que esto no se repita, Istúriz explica que Madrid, "deseoso de obtener por todos los medios aprovechables este tipo de navegación y de comercio, está ansiosamente ocupado en quitar todos los obstáculos que puedan perjudicarlo".

Uno de ellos es "la involuntaria omisión del certificado que el Artículo 10 del Tratado de 1835 requiere de los barcos que tienen a bordo un cierto número de tablas y de cascos".

El gobierno español, continúa el embajador, "ha sido cuidadoso para emitir órdenes perentorias para que las aduanas del reino que despachen barcos destinados a Fernando Po, Annobón y Corisco no olviden las provisiones del Tratado de 1835 y los otros requisitos existentes para la represión del tráfico de esclavos".

Para proteger estos buques del exceso de celo de la armada británica, Madrid también ha decidido que "siempre que sea posible, estos buques se encuentren bajo la protección de oficiales de la armada, a fin de resguardarlos de la detención y otros daños". Para proteger su comercio España tiene que poner a bordo de los barcos mercantes de compañías privadas a militares. O al menos esa es la intención inicial.

La experiencia, sin embargo, indica que quien manda en el mar es Gran Bretaña. Más adelante leemos: "Pero como pudiera ocurrir que a pesar de estas precauciones, y más especialmente antes de que se adopten, algunos barcos pueden ya haber salido de España y por ignoración, falta de atención o por las prisas, se encuentren sin estos requisitos prescritos por el Tratado de 1835, el gobierno de S. M. me ordena que exponga estas cándidas explicaciones ante S. E."

Cándidas sí son, sin duda, las explicaciones. Se trata en definitiva de reconocer ante la potencia rival que España no controla eficazmente su servicio de aduanas que debe aprobar la salida de los buques de los puertos de la península. Cándidas también porque la misiva pide a Gran Bretaña que tenga flexibilidad con los buques españoles que no cumplan los requisitos legales necesarios para evitar su detención. Más cándidas aún si recordamos que en ningún caso en que cupiera la más mínima duda se hubiera concedido el beneficio de ésta a ningún buque español juzgado en Sierra Leona y que tampoco España aceptó ninguna de las

reclamaciones y denuncias británicas sobre las actividades de los negreros en las posesiones españolas.

La cándida carta termina por pedir a Londres que "a la vista de esta franca declaración, V. E. tendrá la amabilidad de hacer que se den instrucciones a los cruceros de S. M. Británica a fin de que si ahora encuentran a algún buque español que se dirija a Fernando Po, Annobón o Corisco con un cargamento de madera o cascos no consideren esa única circunstancia como una prueba "prima facie" de comercio ilegítimo incluso si, por las causas ya mencionadas, no estén acompañados de todos los requisitos que exige el Tratado". Duro aprieto para el gobierno español tener que pedir al británico que haga la vista gorda con el Tratado firmado por ambos en 1835.

5.5 Un pionero catalán: José de Berrín

El documento más interesante de este momento referente a los comerciantes españoles que deambulan por África es la oferta que hace un catalán que asegura tener una factoría en la costa de Gambia. Don José de Berrín se ofrece el 22 de febrero de 1859 para ser nombrado cónsul de España en Gambia y envía al ministro de Estado una carta de presentación ⁽²⁰⁾:

"D José de Berrín, natural de Barcelona, vecino con casa de comercio establecida en el puerto de Bassia en la costa

²⁰ AMAE, Legajo 2066

Septentrional y Occidental de Africa, á V.E, respetuosamente hace presente: Que para el acrecentamiento de sus intereses y por exsigirlo así el comercio de aquellas costas, se ha visto obligado á recorrer palmo á palmo todas las comprendidas entre el Senegal y Sierra Leona, unas veces en botes y canoas por mar y otras en hamacas á hombros de aquellos naturales y algunas pero pocas en caballos, unicos medios de transporte en aquellos abrasadores países".

Berrín quiere poner su experiencia al servicio de España: "Estas correrias de unos á otros parages -sigue su presentación-, le han facilitado bastos conocimientos mercantiles en aquellas regiones; y ha comprendido que la Industria Española así agrícola como manufacturera tiene allí no tan solo un basto mercado de todos sus productos, sino tambien efectos de retorno para la segunda de quantioso valor, y cuya mayor parte se reciben en nuestra patria elaboradas ya en Francia ó Ynglaterra".

El dato más significativo de cuantos revela su texto es la afirmación de que él no es el único español que ha emprendido actividades comerciales en la zona por su cuenta y riesgo : "El Archipielago de las Bisagoas en la espresada costa sirve como de antemural al golfo del mismo nombre en cuyo centro se halla la colonia Portuguesa de Bissao. Los ríos Geva (?), Grande, Núñez y Pongo que desembocan en él, todos navegables hasta grande distancia de su boca y de una poblacion numerosa, encierran no pequeña cantidad de españoles con establecimientos mercantiles mas ó menos

valiosos".

Pero la falta de protección oficial española hace que estos empresarios tengan que renunciar a su nacionalidad. Berrín lo explica así: "Para ponerse á cubierto de las constantes tropelias de los cruceros ingleses quienes bajo el pretesto de perseguir el ominoso trafico de esclavos atropellan y destruyen los intereses de subditos españoles, pero tan solo con la mira egoista "inglesa" de que sus manufacturas y monopolios no tengan competidores en aquellos mercados por cuya causa ay para precaverse de este peligro se ven obligados nuestros compatriotas a hacerse ciudadanos Portugueses los unos, otros Franceses y aun algunos Yngleses para de esta manera poder estar á cubierto de los siniestros que á cada momento egecutan aquellos con todos los que teniendo apoyo contarían en todo ú en parte sus miras de exclusivismo mercantil".

Gambia no es sólo productora de materias primas para la exportación, sino que también está conectada con el interior del continente, de donde llegan periódicamente caravanas mercantiles.

"El rico pais á que se refiere anteriormente el que espone - continúa el texto-, de una vegetacion feraz, lozana y eterna no tan solo produce efectos de un valor crecido, si que tambien sirve de mercado á los habitantes del interior que en caravanas de mil y mas individuos, conducen por los espresados ríos el oro en pasta del mas fino, marfil, cueros de todas clases de ganados, pieles de tigres y finas [?] de todas clases de animales, cera en abundancia, azeyte de Palma, gomas de muchas clases y otros diferentes efectos

difíciles de enumerar y tal vez desconocidos hoy en España".

Para el comerciante catalán, ese mercado ofrece posibilidades a los productos de España: "Todos estos artículos son canjeados á su vez por aguardientes, binos, telas de algodón y lana, abalorios de bidrio, Sal, javón y otros, esto y su inmensa poblacion proporciona un rico mercado á Cataluña con sus tegidos, Castilla con sus harinas y todas con sus aguardientes; como así mismo para la Sal de Ybiza, Cadiz y demás".

Sin embargo, Gran Bretaña ejerce el monopolio comercial de la zona empleando el Tratado de 1835 como una herramienta para ahuyentar a la competencia: "Este comercio que en su mayor parte se halla en manos de los Yngleses es el que da lugar á sus inauditas tropelias bajo el pretesto de perseguir la trata; pero con el verdadero de evitar en aquellas regiones nuestra competencia; pues és seguro, que si en aquellos mercados se introducen nuestros efectos, los suyos serán rechazados ó tendrán que mejorarlos; y esto es precisamente lo que ellos quieren evitar y para conseguirlo en nada reparan, todo les és lícito, todo lo atropellan, todo lo destruyen, todo lo aniquilan, todo menos lo suyo; para ellos no hay leyes; para ellos la palabra "Derecho de gentes" carece de sentido; la fuerza es la que domina; y el robo á que inducen á aquellos naturales y el esterminio por su parte para todo lo que no sea Ynglés, son los medios de que se valen para con ellos aniquilar á los demas; toda comparacion és poca; és necesario ver y experimentar sus abusos poder comprendér lo que sufre el extranjero

que faltado de apoyo estorba en sus miras en todo ú en parte".

La tesis de Berrín es que para luchar contra esa situación, el estado español necesita un representante local. Por ello, él ofrece la experiencia y la aclimatación de que ha hecho gala en la presentación de la carta: "Aquel clima abrasador, aun cuando no mate al que alli por primera vez se establece abate su animo en tales terminos que aunque sea el hombre mas robusto y energico, la indolencia, abandono de si mismo y hasta la falta de caracter, son enfermedades de que no se librará; hasta que á fuerza de tiempo, de trabajar y disgustos consiga al fin connaturalizarse; por esta razon creo que la eleccion de los sugetos destinados para desempeñar los destinos Consulares de aquellos países, devian recaér en los que medianamente idoneos tengan la circunstancia precisa é indispensable de estar aclimatados en aquel país; y por consiguiente capaces de resistir á la intemperie las variables y mortiferas vicisitudes de aquel ardoroso clima; pues muchas veces el cumplimiento de sus deberes le obligará á meterse en un pequeño bote para recorrer las costas á el confiadas y pasar dias y noches espuesto á los rayos del Sol y lluvias intertropicales cuyos funestos resultados solo conoce el que los ha sufrido".

La conclusión de la carta es lógica: "Si los bastos conocimientos que de aquellas costas posee el recurrente por el largo tiempo que en ellas reside y el hallarse por esta causa completamente aclimatado y lo cual lo pone en disposicion de egecutar sín cuydado ni recelo qualquiera comision del servicio por

ardua que esta sea; y el considerarse con suficientes conocimientos para desempeñar un viceconsulado en aquellas costas.

Suplica a V.E. se sirva proponerlo á S. Magestad Q.D.G. para que tenga á bien concederle el Vice consulado de Gambia, comprendiendo en su jurisdiccion la colonia Portuguesa de Bissáo con obgeto de hacér estensibos sus servicios á los españoles alli residentes y á los buques á cuyo comercio invita aquella rica comarca; si asi fuese del Real Agrado de S.M. Gracia que de V.E. espera el solicitante que queda rogando á Dios guarde su vida muchos años. Havana 10 de enero de 1859 ".

José de Berrín realza su perfil de aventurero con una cierta ingenuidad para apoyar su pretensión de ser nombrado cónsul y no aclara el número de españoles que literalmente se buscan la vida por la costa de Africa, oscureciendo sus detalles biográficos con la ambigua adopción de otras nacionalidades para poder sobrevivir en un mundillo comercial que pretenden monopolizar otros europeos.

Río Pongo, uno de los cursos fluviales que cita, es lugar de embarque de esclavos como lo testimonian varias de las capturas de buques negreros españoles que hemos visto. Muy posiblemente, esos españoles a que se refiere este pionero catalán simultaneen el tráfico legal y el ilegal, pero este testimonio es indicativo de que algo se movía por parte española en sustitución del tráfico negrero, al igual que ocurría por parte francesa, portuguesa o británica.

Gran parte de este comercio realizado por los europeos en

África se efectuaba pagando con armas de fuego. Así se amortizaron durante tres siglos muchas adquisiciones de esclavos y cuando llegó la era del aceite de palma, el cacahuete y el oro y el marfil africanos se siguió pagando a menudo con armas de fabricación europea.

Según Headrick, "Desde 1845 a 1889, entre el 6,3 y el 17,8 por ciento de todas las exportaciones de armas británicas iba destinado a África; únicamente la India importaba armas británicas en cantidad semejante. Además, los armeros de Lieja, en Bélgica, producían un promedio de 18.000 mosquetes al año para África, y en algunos años más de 40.000. Francia, España y otros países que exportaban poco a la India, también fabricaban mosquetes destinados al mercado africano" (21).

Estas armas, siguiendo a Headrick, eran de poca calidad: "Los llamados "armas Dane" (armas danesas) del comercio africano eran los más sencillos, baratos y peores mosquetes de chispa y ánima lisa que el ingenio europeo pudo crear" (22). Esta falta de calidad no era desconocida para los africanos, pues "en 1855 los Igbo boicotearon el mercado de aceite de palma en Lagos durante cinco meses, en parte como protesta por las armas defectuosas que

21 HEADRICK, Daniel R.: *Los instrumentos del Imperio: tecnología e imperialismo en el siglo XIX*, Madrid 1989, págs 94 y 95

22 HEADRICK, Danil R.: *op. cit.*, pág. 95

allí se ofrecían a la venta" (23).

Para reforzar la importancia de este artículo de comercio en África en el siglo XIX, el cónsul Carvalho, sucesor de Zugasti a finales de 1858, se refiere también al peso de la venta de armas de fuego a los africanos en una memoria sobre las guerras de la costa escrita en 1858 que veremos más adelante.

No consta en los archivos consultados que la solicitud de Berrín tuviera respuesta favorable, pero sí que ésta se envía a Sierra Leona para que opine el cónsul de Freetown.

Significativamente, un despacho del cónsul Carvalho asegura en 1859, un año después, que está buscando una persona adecuada para que sea vicecónsul en Gambia, de acuerdo con una Real Orden, ya que los intereses de nuestro comercio requieren la presencia de dicho funcionario (24). Años más tarde, veremos que hay un cónsul de España, aunque de nacionalidad portuguesa.

5.6 Las guerras de la costa

Dentro de la misma línea de mantener informado a Madrid sobre el desarrollo comercial y político de la penetración colonial en Africa, el cónsul Carvalho escribe a poco de llegar sobre la situación inestable que encuentra en la zona.

23 HEADRICK, Daniel R.: op. cit., pág. 95

24 AMAE, Legajo 2066, despacho 42 de Carvalho de 19 de diciembre de 1859

"Comenzaré pues por el estado actual, y digo actual, porque sería demasiado largo si fuese á remontarme, según los informes adquiridos, al origen de los hechos y causas que tienen continuamente en guerra las diferentes poblaciones indígenas de estos alrededores, haciendose entre ellos una guerra de exterminio que no lleva otro obgeto más que hacerse de una á otra parte prisioneros para constituir estos despues en esclavos".

También leímos en el cuestionario que el juez británico del Tribunal Mixto responde para Madden en 1841 que la guerra es una de las principales fuentes de aprovisionamiento de esclavos. Consecuencia inevitable del tráfico de armas y de la demandada de brazos para Cuba y Brasil. A Carvalho le preocupa, además, porque supone un grave inconveniente para los progresos del comercio. Por eso, continúa: "Si hasta ahora la guerra no fuese perjudicial mas que á las partes beligerantes, el Gobierno Yngles no tendría necesidad de intervenir en sus disensiones; pero no es así: el comercio se resiente mucho; pues interrumpe todas las especies de cambios y transacciones que hacen con las mercancías que importan, por los frutos del pais; no porque los traficantes tengan que temer por sus vidas; sino porque los naturales no titubean en decidirse á saquear sus establecimientos y almacenes á fin de procurarse las municiones de guerra, tales como polvora, sables, fusiles, que por otro lado los ingleses les venden. Quizas contribuya á todo esto, segun mi pobre juicio, la administracion más o menos acertada que se aplica á este pais".

Frente al caos sembrado por traficantes de armas y de hombres, Carvalho propone la experiencia de Senegal, donde un embargo de venta de armas combinado con una buena dosis de mano dura sirvió al gobernador para rentabilizar de nuevo a favor del comercio y el progreso la política local. "Me he informado -continúa el despacho- que en 1855, el Sr. Faidherbe fue nombrado gobernador del Senegal. Viendo este lo difícil que era de reducir á la obediencia á las tribus que le rodeaban, resolvió vencerles de un modo muy diferente y por la fuerza. Comenzó por el bloqueo de toda la ribera, prohibió la venta de la pólvora y de las armas de fuego y suspendió toda clase de transacciones poniendo de este modo á aquellos naturales en la imposibilidad de procurarse los objetos de su comercio que se hicieron para ellos de primera necesidad. De seguida comenzó contra ellos una guerra de escaramuzas y sorpresas. Durante seis meses no se ocupó de otra cosa mas que de quemar sus pueblecillos, apoderarse de sus ganados y destruir todos sus sembrados. Tan buenos resultados le dio estas operaciones, que la calamidad mas completa obligó aquellos indigenas á pedir la paz y hoy aquel pais y los alrededores del Senegal están tranquilos y seguros, haciendose aquel comercio cada dia mas floreciente".

El representante de España no duda en recomendar como buena política la quema de pueblos y la destrucción de sembrados para reducir a los naturales de una colonia a la obediencia a la potencia colonizadora. Lamentablemente, tan sana cirugía no había sido copiada por las autoridades inglesas de Sierra Leona, explica

Carvalho: "Lo mismo que existe en el Senegal podria existir aquí y sus inmediaciones si el Gobierno ingles hubiese actuado de la misma manera". En los alrededores de Sierra Leona, sin embargo, parecen ser los africanos quienes llevan la iniciativa.

"Hace algunos meses -leemos más adelante- que varios negociantes establecidos en las riberas del Scarcis y Mellacureé situada á unas doce leguas al norte de esta ciudad sufrieron mucho por parte de aquellos habitantes que no solamente saquearon sus establecimientos y embarcaciones sino que algunas veces aun les hacian experimentar toda clase de ultrajes.

El Gobernador Hill, cansado ya de las quejas que de todas partes le llegaban, resolvió hacer cesar en fin tal estado de cosas. Ordenó una expedición que él mismo mandaba y se constituyó en aquellos lugares. Esta expedición, compuesta de ochocientos hombres, volvió sin haber visto al enemigo y por consiguiente sin haber obtenido el resultado que se proponía de ella".

Las guerras nativas traían en vilo a los europeos de la colonia, pues sus beneficios dependían de la vuelta a la normalidad: "Esta paz que es problematica aun, es ardientemente deseada por todo el comercio; pues las noticias que reciben de la Ribera y sus inmediaciones relativas al aspecto que presenta las cosechas de arroz, maiz y avellanas americanas son seductoras especialmente en el alto pais de Sokkoh Masammah, los campos, dicen, son dignos de ver; y en los lugares de Mayjancauley, de Portkokol y de la Ysla de Bopollong en Mabilli, sus campos aseguran

están cubiertos de ricas mieses.

En presencia de todo esto, es ciertamente aflictivo pensar que la guerra va quizás a destruir las lisonjeras esperanzas que todos tienen en las próximas negociaciones comerciales".

Como medida definitiva, el gobernador Fitzjames, "después de haber agotado con los naturales todos los medios posibles de conciliación para obtener una buena paz y hacer abrir el comercio del estado de paralización, acaba finalmente de enviar un Ultimatum, amenazándolos de una nueva expedición si las hostilidades no cesan antes de la aproximación de las recolecciones, es decir para el mes de diciembre próximo. No se sabe aun cual haya sido la respuesta dada al Gobierno inglés. Creen que sea favorable a sus intereses" (25).

Los nativos se debieron tomar en serio el ultimátum, pues exactamente dos meses después Carvalho comunica que los Soosous y los Temnés han firmado la paz (26). Los comerciantes volvieron a respirar hondo: la cosecha se había salvado.

Los intereses comerciales amenazados por las guerras también son objeto de una memoria posterior de Carvalho explicando el estado de precios de la costa y la forma en que se realizan las transacciones, que deja un amplio margen de beneficios para los

²⁵ AMAE, Legajo 2066, despacho 28 de Carvalho de 19 de octubre de 1859

²⁶ AMAE, Legajo 2066, despacho 43 de Carvalho de 19 de diciembre de 1859

occidentales: "En este pais, Excmo Señor circula muy poco, ó nada, el dinero. Todos los articulos que son importados á estos puntos por el comercio Ingles, Frances y Americano, que son los unicos que lo esplotan, son despues distribuidos por todo el interior y cambiados por los productos de su suelo resultando positivamente de esta clase de comercio que, los articulos importados son vendidos á precios mucho mayores de lo que figuran en los adjuntos estados como igualmente los del pais son adquiridos á mucho menos de lo que figuran en los mismos".

La lista de artículos que se intercambian es similar a la elaborada por Zugasti años antes: "Los cargos que traen los buques de las naciones indicadas para toda esta costa Occidental del Africa, se compone la mayor parte de los articulos siguientes: Aguardiente malo que no lo consumen mas q. estos naturales, telas de algodón blancas y azules que son las q. prefieren, fusiles, pistolas, sables, polvora, harina, tabaco malo y otros obgetos de bisuteria, formando, p.r ejemplo, el valor de cada cargo una suma de mil y obteniendo p.r el trueque q. hacen, q. es el modo de comerciar en estos puntos, productos del pais p.r valor de siete u ocho mil. Asi es que las casas de comercio q. tienen establecidas sus factorias en los puntos convenientes tanto de la costa como del interior, elevan sus capitales en nada de tiempo á sumas muy considerables" (27).

²⁷ AMAE, Legajo 2066, despacho 36 de Carvalho de 19 de octubre de 1859

Tan halagüeños resultados debían hacer sin duda más difícil de asumir la impotencia española para entrar en el reparto de beneficios.

5.7 Otros consulados españoles en África

Además de la representación consular en Sierra Leona, España tiene otros consulados de los que casi no se ha salvado la documentación. Ya nos hemos referido a la delegación en Acra, cuyo representante cambia el 20 de marzo de 1860, ya que Carvalho participa que se ha enterado del nombramiento de Antonio de Lavalle como vicecónsul de Accra ⁽²⁸⁾ y el 19 de mayo del mismo año pasa por Sierra Leona el propio cónsul en Accra, Narciso Pérez Retinto ⁽²⁹⁾, que toma posesión de su cargo poco después ⁽³⁰⁾.

El gobierno español también tiene por estas fechas un vicecónsul en isla Mauricio. El 15 de noviembre de 1860, el consulado de España en Londres informa haber recibido una carta del vicecónsul español en Isla Mauricio participando de la captura de la corbeta Manuela, con 746 esclavos a bordo. La tripulación fue desembarcada en esa isla. El representante español no puede

²⁸ AMAE, legajo 2066, despacho 6 de Carvalho de 20 de marzo de 1860

²⁹ AMAE, Legajo 2066, despacho 22 de Zea Bermúdez de 19 de mayo de 1860

³⁰ AMAE, Legajo 2066, despacho 23 de Zea Bermúdez de 19 de junio de 1860

reclamar, pues han tirado al mar los papeles y las banderas. Nuestro vicecónsul les embarca con destino a Europa ⁽³¹⁾.

Por último, otro documento por las mismas fechas remite a la existencia de un consulado español en Funchal, Madeira ⁽³²⁾, desde donde acabará por ejercerse la representación consular española en Sierra Leona cuando, desaparecida la trata negrera, Madrid no vea ya motivo para mantener una delegación diplomática en esta colonia británica.

Dos años después, España cuenta con un cónsul en Sao Thomé ⁽³³⁾ y en 1864 con un vicecónsul en Gambia -tal como había pedido en su carta José de Berrín, un tal Manoel Machado Silva de nacionalidad portuguesa ⁽³⁴⁾. En 1871, el viceconsulado aún se mantiene y su titular es un francés ⁽³⁵⁾.

5.8 La conspiración de los negrófilos

En 1861, Sanjuán se halla de vuelta en Madrid donde escribe una

³¹ AHN, Legajo 8048

³² AMAE, Legajo 2066, despacho 29 de Empananza de 15 de abril de 1861

³³ AMAE, Legajo 2066, despacho 20 de Empananza de 18 de marzo de 1863

³⁴ AMAE, Legajo 2066, despacho 14 de Suárez de 18 de agosto de 1866

³⁵ AMAE, Legajo 2066, despacho 8 de Padrós de 15 de julio de 1871

memoria sobre las posibilidades del comercio español en África y los principales obstáculos para su desarrollo.

Su análisis reitera todos los elementos contenidos en anteriores despachos sobre las causas del fracaso del comercio español y culpa de nuevo a Gran Bretaña por la impotencia española en este terreno y por el uso abusivo del Tratado de 1835. La novedad, en este caso, radica en la propuesta del diplomático de que España copie los métodos británicos para desarrollar sus colonias en el Golfo de Guinea mediante el empleo de africanos, a semejanza de la labor desempeñada en Sierra Leona por los emancipados.

Comienza Sanjuán por considerar el abolicionismo como una treta británica para ampliar sus zonas de influencia: "A mediados del siglo pasado, la orgullosa Albion fue apoderándose de la mayor parte del litoral en la Costa Occidental del Africa; aparecieron los negrofilos, y con la palabra libertad unas veces, con la fuerza de las armas otras, lograron hacer tratados de comercio con los reyes ó gefes de las infinitas tribus que pueblan la costa; así es que al tomar posesion de cualquier territorio, so pretesto de proteccion á las factorias, lo primero que hacen es construir fuertes; establecer baterias, hacerse en una palabra los amos del pais".

Sin embargo, el pastel africano atraía también los deseos de otras potencias europeas, por lo que Gran Bretaña, siguiendo la argumentación del diplomático español, impuso condiciones a la

navegación por el Atlántico: "Mas como todas las naciones querian participar de las riquezas del suelo Africano, como el comercio era facil y poco costoso, pues con un pequeño capital empleado en mercancias, se hacía un gran negocio en trueque de los artículos de esportacion del pais, la envidiosa Inglaterra conocio que su comercio iba á experimentar las consecuencias de la competencia en los mercados; esto no podía acomodar á sus planes.

Inventose entonces el derecho de visita; así inspiraban los negrofilos confianza á los indígenas y ponian un obstáculo á toda la nacion inferior á la Inglaterra en fuerzas marítimas. Varias naciones se resistieron á tal derecho, y aprovechando la Inglaterra el momento en que desgraciadamente para España, estaba el pais sumido en los horrores de una guerra civil, sin recursos, sin marina, y sin mas elementos que el encarnizamiento de los partidos políticos, obtuvo demasiado facilmente, por desdicha, la estipulacion del tratado de 1835".

Según Sanjuán, España fue víctima de los males políticos que durante todo el siglo debilitaron su papel en la escena internacional y, a diferencia de Francia, Estados Unidos y otros países, no pudo hacer valer sus derechos. Desde ese momento, "toda navegacion en buques Españoles se hizo imposible en aquellas costas Africanas; las demas naciones establecieron sus factorias, abrieron una nueva salida a las manufacturas europeas, y la España se vio y continua desde entonces privada de todo comercio en la Costa Occidental Africana".

Comercio español en Africa

Para cuando se redacta este documento, han pasado casi cuarenta años de la creación del Tribunal Mixto de Sierra Leona y el establecimiento de un consulado español en esa colonia y en otros puntos de África no ha servido para defender los intereses nacionales. Sanjuán asegura que "no han bastado para dar impulso á nuestro comercio ni los esfuerzos de diferentes gobiernos que desde aquella epoca se han ido sucediendo en España estableciendo Consulados en diferentes puntos de la Costa ni el arrojó de algunas casas comerciales de Cataluña que solas y sin marina que las protegiera se han lanzado algunas veces á arrostrar con sus buques los rigores de aquellos mortíferos climas, y á llevar los productos de su laboriosa provincia á tan remotas regiones. El tratado de 1835 deja demasiada latitud á los que ejercen el derecho de visita, y facilita el que á un buque que hace el comercio de buena fé, á poco que se quiera, se le pueda confundir con un buque destinado á la trata de negros".

La memoria reconoce que ya es tarde para enmendar los yerros cometidos por el tribunal y la condena de los buques mercantes españoles que en su momento resultaron sospechosos a los cruceros británicos. El cónsul lo expone así: "No es mi ánimo cuestionar en este escrito la validez ó no de algunas de las presas hechas por la Marina Real Inglesa sobre buques Españoles; son casos ya juzgados, ratificados por ambas naciones, y sería hasta ridiculo echar una mirada retrospectiva sobre ellas mucho mas cuando nos hallamos en una epoca en que, buena ó mala, se sanciona la teoria de los hechos

consumados".

La opinión de este cónsul, como la de quienes le precedieron, es compartida ya por aquéllos que en España analizan también los impedimentos a la expansión económica del país en el continente africano. Sanjuán alude a una memoria de la Junta de Comercio de Barcelona de 1857 y otra de la Sociedad Económica Barcelonesa, de 1858, en que se reconoce el obstáculo que supone el derecho de visita para los buques mercantes. "En ellos espresan ambas sociedades los males que acarrea á su comercio de buena fé el tratado de 1835, y la poca ó ninguna protección que en aquellos mares encuentra la marina mercante Española.

Se han creado consulados, es cierto, pero ¿bastan los Cónsules para dar proteccion por la mar? ¿puéden por muy buena voluntad que tengan amparar á los buques contra la marina de guerra Inglesa y sobre todo con la interpretacion que esta marina dá al tratado de 1835? ¿Y la egecucion de este tratado deja de ser otra cosa que un acto de monopolio, por no decir de pirateria, de los Ingleses?"

La memoria, sin embargo, le sirve a Sanjuán para sacar conclusiones positivas y optimistas de su análisis. Si Gran Bretaña le ha ganado a España la partida de los mares, Madrid debe imitar la actuación de Londres para recuperar terreno. Los siguientes párrafos los dedica el cónsul a explicar a Madrid cómo ha funcionado el sistema británico de colonización de África mediante el empleo de los esclavos emancipados: "Veamos practicamente como entienden los negrofilos la supresion de la esclavitud. Así que un

buque es apresado con cargo de negros, es remolcado á las aguas de Sierra Leona é inmediatamente son desembarcados los negros y conducidos entre policemen y soldados al local destinado para los Africanos libertos; allí se les asea y se les dá por todo trage una camisa á la mugeres, y una camisola y calzoncillos á los hombres; despues de pasar algunos dias en esa especie de prision, si ellos no encuentran trabajo en la ciudad, se les obliga á trabajar en las calles, carreteras, y en los oficios mas duros de la marina. Algunos Gobernadores de las posesiones de la Costa suelen hacer pedidos de gente para los trabajos de fortificaciones (etc?); y entonces se les envía uno, dos ó tres centenares de estos libres esclavos; he presenciado una conduccion de 250 de estos infelices; hombres, mugeres y niños desde Sierra Leona á Sta. María de Bathurst capital de la Senegambia donde desembarcaron en hilera de á uno y entre bayonetas como unos malhechores fueron conducidos á una especie de prision desde donde se les sacaria probablemente todos los dias á los trabajos mas duros. De este modo pueblan los Ingleses sus Colonias y reclutan gente para el servicio militar en ellas. De este modo, la Colonia de Sierra Leona que contaba apenas con 500 habitantes en 1792, posee hoy una capital (Free Town) varios pueblos y aldeas, una poblacion de cincuenta mil habitanmtes, caminos reales en todas direcciones, puertos astilleros, y cuanto puede necesitarse para el desarrollo de un pais cada dia mas floreciente".

La mano de obra del imperio británico está integrada por

"esclavos libres". Si ese es el nuevo sistema, el cónsul se pregunta por qué no ha de hacer el gobierno español otro tanto. "¿Y en vista de estos ejemplos -sigue la memoria-, la España será la única nacion Europea que no tome parte en el importante comercio de la Costa de Africa? ¿Será la sola bandera que no se vea ondear por aquellos mares? ¿Ha de ser nuestro nombre conocido en aquel litoral tan solo como un nombre aborrecido, como un nombre maldito por nuestra humillacion en el derecho de visita, maldito por nuestra impotencia en aquellos mares donde son conocidas todas las banderas del globo menos la nuestra, maldito en fin por el odio que nos profesa el pueblo negro, odio alimentado constantemente desde el púlpito y en la prensa por los misioneros Africanos protestantes!!"

La maldición que pesa sobre el nombre español es un adorno retórico del redactor de la memoria para enfatizar su tesis, aunque es interesante esa referencia al púlpito como instrumento de propaganda británica. Sanjuán cree que la debilidad política española tiene remedio y confía en que la recuperación militar de la península repercuta en la defensa de los intereses comerciales españoles aplicando a los británicos la misma medicina que han recibido de ellos: el derecho de visita. Por ello añade: "Pero hoy las cosas han variado de aspecto. La España posee buques de guerra, vapores y cuanto necesita para proteger á su comercio.

Las Islas de Fernando Póo, Annobon y Corisco en el Golfo de Guinea, y las Islas Canarias, tan cercanas por el vapor á toda nuestra península son dos puntos de partida para el establecimiento

de estaciones navales, continuamente en comunicacion, y que al propio tiempo de llevar cuantos auxilios fueran menester para la Colonia de Fernando Poó, ejerciesen el derecho de visita sobre buques Ingleses, y llenase de este modo las condiciones del tratado de 1835".

Lo que él propone ya lo hacen otros países: "Esto es lo único que se necesita para que el comercio español pueda tomar algun incremento en la Costa occidental del Africa; esto es lo que le basta á la Francia para que sus súbditos sean respetados en aquellas dilatadas regiones. Sale un quincallero cualquiera de París con una pequeña pacotilla y va á establecerse á Africa en alguno de los infinitos rios que desembocan en el Atlántico y á veces á muchas leguas en el interior; allí, aquel frances, solo, en medio de las tribus salvages, establece su factoria, y la sola vista de un banderín tricolor, colocado en los alto de su choza, es lo bastante para que su hogar sea respetado, para que su persona y sus bienes sean obgetos sagrados para aquellos hombres feroces que no tienen respeto á nada.

¿Por que este respeto á un solo hombre? ¿Por qué saben muy bien los naturales de aquellas Costas, que aquel hombre esta protegido por la Francia, que aquel solo individuo representa una nacion que vengará cruelmente cualquier ultrage que á él se le hiciera; que por muy lejano que se encuentre de toda habitacion no ha de dejar de venir una ó dos veces al año algun buque de guerra de su pais á visitarle y á informarse del buen ó mal trato que

reciba de los naturales, y del cumplimiento del derecho de gentes".

Esta política francesa tiene además la virtud de ser coherente hasta el final: "A veces tiene la marina Imperial francesa que mandar botes al interior de los rios, esponiendo sus tripulaciones á las enfermedades mortales que allí predominan para visitar una pequeña é insignificante factoria!!"

España debe hacer otro tanto: "La presencia de vapores de guerra españoles por aquellas Costas, bastaria para que nuestro nombre fuese respetado, daria aliento al comercio Español, principalmente á algunas fabricas Catalanas, y ayudaria á la Colonizacion de Fernando Póo, protegiendo y estimulando la emigracion voluntaria de los negros".

Nuestro país cuenta además con una base desde la que desarrollar su influencia, siempre que se adopten las medidas adecuadas. Hasta ahora, España ha cometido el error, según el cónsul, de tratar de enviar europeos a su colonia para desarrollarla, como hizo durante algún tiempo Portugal con su colonia de Angola. Sanjuán se pregunta: "Por qué creer que nuestras posesiones del Golfo de Guinea puedan fomentarse con colonos europeos y con tropas blancas, es creer lo imposible. Dios ha puesto barreas á los hombres y á las razas las barreras que no se pasan impunemente. El europeo no puede vivir en las regiones tropicales Africanas, asi como los naturales de aquellos paises tampoco pueden aclimatarse en Europa".

Los demás países colonialistas lo han entendido: "Así lo han

comprendido á fuerza de perder gente la Francia, la Inglaterra, la Holanda, el Portugal y las demas naciones de Europa; todas ellas tienen guarniciones de soldados negros, algunos indígenas reclutados en el mismo pais; y otros traídos de las guarniciones y egercitos de las Indias Orientales y Occidentales. En el Senegal donde existen algunas tropas blancas, son reclutadas estas entre los soldados, que aclimatados ya por algunas Campañas en la Argelia quieren pasar voluntariamente á la Costa Occidental.

Las tripulaciones de los buques de guerra son compuestas por mitad de marineros blancos, y marineros negros, y sus comandantes tienen especial cuidado en que todas las faenas de mas fatiga sean egecutadas por los negros, pues si se hiciese vogar (remar) u otras fatigas semejantes á los marineros europeos, pronto el sol de aquellos climas acabaría con ellos".

La política contraria, la seguida hasta el momento, conduce al fracaso. Sanjuán quiere reforzar la teoría de que sólo los africanos pueden colonizar África, aunque por supuesto en beneficio de los colonizadores. No vamos a extendernos más aquí en la descripción que el cónsul hace de las condiciones de vida en Fernando Po porque ese es tema de otro capítulo posterior de este trabajo y volveremos a este documento.

Sí queremos añadir que, al final de su análisis, Sanjuán repite que España debe copiar el modelo inglés de utilizar africanos para la expansión, y refuerza su opinión con una abstrusa teoría religiosa y pseudocientífica que se basa en las

características raciales de los individuos: "Dios ha dispuesto - asegura el cónsul- que en aquellas regiones no puedan vivir sino los negros, y que lo mismo que les sucede á las criaturas pasa por los animales y por las plantas. ¿Podrá decirse acaso que un caballo, que un perro, ó que un nogal se mueren de aprension, de miedo?"

Por ello, concluye, "es inútil pensar en la Colonización con europeos; las riquezas de maderas y los productos del pais, no han de ser los colonos ni la tropa quienes puedan explotarlos".

Ha llegado la hora de cambiar de rumbo en materia colonial. "Reasumiendo pues -termina el texto-, se desprende de esta memoria, que la España puede hoy dia y está en el deber de obtener en la Costa Occidental de Africa la preponderancia que tienen las demas naciones; que debe estimular la emigracion voluntaria de los negros, emigracion no dificil, sobre todo en la Costa de Sierra Leona y en la del Kroo, si se les cumple religiosamente lo que se pacte con ellos; que esta emigracion es la única que puede proporcionar colonos á las Islas de Fernando Póo, y marineros á las tripulaciones de nuestros buques de guerra empleados en aquellas Costas; que el tratado de 1835 sea una verdad y se egerza por nuestra marina de guerra el de visita; que los negros esclavos que se liberten de los negreros tengan la misma suerte que los libertados en Sierra Leona, es decir que se conduzcan á Fernando Póo y allí, libertados, se dediquen al trabajo de las tierras cuya propiedad se les puede ir dando y últimamente que nuestro glorioso

pabellon ondée por aquellos mares, y así, nuestro nombre será respetado, nuestro comercio adquirirá confianza, y nuestros productos agrícolas, y los de nuestras manufacturas se esparcirán por aquellos mercados en cambio de las riquezas del suelo Africano (36)."

5.9 Memorias políticas y económicas de los cónsules

Las esperanzas españolas de abrirse camino comercial en África se vieron truncadas en los años sucesivos, pero son ya otros cónsules quienes hacen la exposición de este fracaso. En las memorias de Empananza de los años de 1861 y 1862 se afirma que ni un solo barco español ha hecho comercio esos años. Igual ocurre en la memoria redactada por Suárez para 1864 y en todas las comunicaciones posteriores en que se hace alusión a este tema.

Aunque los cónsules dividen estos documentos en memorias "políticas" y "comerciales", la clasificación no corresponde con exactitud a estos campos y ambos aspectos se mezclan por lo general. Por el interés que presentan los textos, que son inéditos, al constituir una visión de primera mano de funcionarios españoles sobre los progresos de la colonización europea en África en el siglo XIX, las memorias que vamos a comentar se transcriben en su totalidad en el Apéndice X de este trabajo.

³⁶ AMAE, Legajo 2066, Memoria de Sanjuán, Madrid, 19 de octubre de 1861

Además de estas memorias, hay alguna otra noticia suelta de los acontecimientos políticos en la zona y los progresos de la colonización británica, especialmente del año 1861: En febrero las tropas inglesas salen de Freetown con destino a Gambia para rechazar al rey negro Badiboo y regresan en marzo después de pacificar el área ⁽³⁷⁾.

En septiembre del mismo año se rumorea la toma de posesión inglesa de Lagos ⁽³⁸⁾, rumor que en diciembre se confirma ⁽³⁹⁾. En noviembre, los ingleses hacen una expedición a Sherbro en los alrededores de Freetown y plantan su bandera. Piensan hacer lo mismo en Gallinas y Mellicouree. "Siguiendo este sistema, antes de dos años sera inglesa toda la costa occidental de Africa", según Empananza ⁽⁴⁰⁾.

Y desde el 16 de septiembre de 1861 hay un nuevo faro encendido en el cabo de Buena Esperanza ⁽⁴¹⁾. Años después, en 1867, los vapores de Liverpool para África occidental pasan a ser

³⁷ AMAE, Legajo 2066, despacho 17 de Empananza de 17 de febrero de 1861 y despacho 23 de 19 de marzo de 1861

³⁸ AMAE, legajo 2066, despacho 72 de Empananza de 20 de septiembre de 1861

³⁹ AMAE, Legajo 2066, despacho 93 de Empananza de 18 de diciembre de 1861

⁴⁰ AMAE, legajo 2066, despacho 90 de Empananza de 20 de noviembre de 1861

⁴¹ AMAE, Legajo 2066, despacho 73 de Empananza de 21 de septiembre de 1861

dos al mes ⁽⁴²⁾ y en 1871, 4 al mes ⁽⁴³⁾.

5.9.1 Memoria política de 1861 ⁽⁴⁴⁾

Mientras en Madrid Sanjuán achaca a una conspiración de "negrófilos" la exclusión de España de la costa africana, el nuevo cónsul en Freetown, Empananza redacta un resumen de los progreros británicos en el continente, donde los ingleses se van apoderando "con pretextos mas ó menos legítimos de las comarcas de Lagos, Sherbro y parte de Dahomey".

Empananza escribe que los sucesivos gobernadores británicos se dedican "a procurar la división entre tribus vecinas y poderosas de la costa para conseguir el protectorado sobre los Gefes indigenas y obtener con el tiempo la posicion de los mejores puntos para hacer el comercio", así como a "defenderse del mejor modo posible de los ataques frecuentemente repetidos de algunos Gefes indigenas expertos y vengativos de las inmediaciones de esta Colonia".

Refiriéndose a la penetración inglesa en África, Coquery-Vidrovich y Moniot escriben: "A partir de 1840 se multiplicaron

⁴² AMAE, Legajo 2066, despacho 19 de Suárez de 28 de junio de 1867

⁴³ AMAE, Legajo 2066, despacho 10 de Padrós de 12 de septiembre de 1871

⁴⁴ AMAE, Legajo 2066, Memoria política de Sierra Leona elaborada por Pío de la Empananza el 24 de febrero de 1862

también las misiones de persuasión de los jefes locales para arrancarles la promesa de terminar con aquel "comercio vergonzoso" [la trata de esclavos]. Lo hicieron en 1842 con los jefes de Camerún, en 1843 con el de Calabar, en 1841 y 1843 con los jefes bonny; en 1844-45 con los jefes fanti para abolir las "cosumbres bárbaras"; y por último se creó un consulado en el puerto negrero de Lagos, anexionado en 1861 (⁴⁵).

La desaparición paulatina del "comercio vergonzoso" con África permitió que nuevos productos, especialmente el aceite de palma, ocuparan en las bodegas de los buques mercantes el espacio antes reservado a los esclavos.

Los comerciantes ingleses, franceses y estadounidenses siguen enviando productos a los mismos clientes africanos. Éstos se adaptan a los nuevos tiempos y son capaces de satisfacer la nueva demanda. "A diferencia de las naciones europeas, comercio negrero y comercio lícito no representaban, para los africanos, dos actividades contradictorias; por ello, su complementariedad, hasta los años ochenta, facilitó la evolución" (⁴⁶).

Lo más sorprendente de esta memoria de 1861 es una referencia al ataque de un buque español a la capital de Liberia. "La intrepidez y pericia de nuestros marinos y de los tripulantes de la Goleta Ceres, acreditaron una vez mas la bizarría de la Marina

⁴⁵ COQUERY-VIDROVITCH, MONIOT, H.: *África negra de 1800 a nuestros días*, Barcelona, 1985, pág 206

⁴⁶ COQUERY-VIDROVITCH, MONIOT: *op. cit.*, pág. 207

Española siempre reconocida y digna de los mayores elogios. Hubiera sido de desear mayor fuerza en el número de cañones de la Goleta Ceres: sin duda alguna se habría apoderado del puerto y la Ciudad de Monrovia, y se hubiera sostenido hasta recibir órdenes del Gobierno de S.M. Este es el sentimiento de los conocedores del país", escribe el cónsul. No he encontrado ninguna otra referencia a este extraño episodio en los documentos del consulado de Sierra Leona, ni en los del consulado español en Monrovia, que se estableció en fecha muy posterior.

5.9.2 Memoria comercial de 1861 ⁽⁴⁷⁾

Además de la memoria política de 1861, existe una memoria comercial del mismo año. En ella se insiste en el fracaso del comercio español y se hace de nuevo un repaso a varios temas políticos y sociales, incluyendo la muerte de los anteriores representantes españoles en la Colonia.

Tras notificar que el comercio de Sierra Leona se presentó "fatal" en ese año, Empananza destaca que "mas de la mitad del Comercio lo ha hecho la Bandera Ynglesa, una sexta parte la Francesa y una tercera la Americana".

Para el cónsul, "las causas de la decadencia de este comercio en el año pasado no se ocultarán á V.E. La intranquilidad de

⁴⁷ AMAE, Legajo 2066, Memoria comercial de Sierra Leona en 1861, elaborada por Pío de la Empananza el 24 de febrero de 1862

Comercio español en Africa

Europa: la guerra civil y sus complicaciones en la América del norte, el estado de guerra y de rebelión que entre sí y con el Gobierno Ynglés tienen las tribus más ricas e influyentes de que V.E. tiene ya noticia: las malas cosechas que estos dos últimos años produjo la epidemia; y el pánico que se apoderó de los habitantes del interior de Africa, fatalistas fanáticos, que solo el transcurso del tiempo ha podido reducir al trabajo, han perturbado las transacciones y reducido el movimiento mercantil".

Reconoce Empananza que "en el cuadro que acabo de bosquejar no aparece nuestro comercio. En todo el año 1861 solo he tenido noticia de un buque mercante español perdido en una barra desgraciadamente y robado con alevosía. El Buenaventura Cubano".

Como hemos oído ya de otros diplomáticos, Empananza reitera que "mientras subsista el Tratado de 1835 es imposible el comercio Español en la Costa Occidental de Africa". Como novedad, sin embargo, el cónsul aporta un dato nuevo: algunos productos españoles se venden en África, pero a través de intermediarios franceses, que son quienes hacen el mejor negocio: "Las telas de algodón catalanas, nuestros aguardientes, aceite de oliva y mucha cristalería Española viene á estas costas desde Marsella. Es bien conocido el genero Español y muy estimado. No es pues de extrañar que se nos impida la concurrencia".

Aunque el tema de esta memoria sea el comercio, el cónsul incluye en ella una serie de asuntos consulares en que también se ha ocupado, sobre todo "las sucesiones de los cuatro funcionarios

que fallecieron en Sierra Leona".

"Embrollada, difícil y aun imposible se presentaba esta tarea-relata Empananza-. Era para mí muy alto deber mirar con sumo interés un negocio en el que estaban confundidos los bienes de todos y en el que se encontraban dos sucesiones con menores, una de colaterales y otra de ascendientes todas intestadas".

A Empananza le tocó solucionar la herencia de Carvalho y de Zea Bermúdez. El primero había fallecido en mayo de 1860 ⁽⁴⁸⁾ tras haberse puesto gravemente enfermo unos meses antes ⁽⁴⁹⁾. Zea Bermúdez le siguió en noviembre del mismo año y el francés Seignac de Lesseps se hizo cargo temporalmente del consulado hasta que Madrid envió a Sanjuán y a Empananza para cubrir las vacantes ⁽⁵⁰⁾.

Además, el cónsul se ocupó "con mucho extremo en los primeros meses de aquel año fué la organizacion y arreglo del Archivo y Cancillería consular (...) Obra nimia y escrupulosa me entretuvo muchas semanas de ímprobos tareas de reconocimiento y ordenación de papeles desordenadamente confundidos y mezclados. Hace ya mas de ocho meses que existe, aunque en pequeño un archivo formal",

⁴⁸ AHN, Legajo 8048, Carta del gobernador de Sierra Leona comunicando el fallecimiento del coronel Carvalho del 22 de mayo de 1860

⁴⁹ AMAE, Legajo 2066, despacho 5 de Zea Bermúdez del 20 de febrero de 1860

⁵⁰ AMAE, Legajo 2066, despacho de Sanjuán del 19 de noviembre de 1860

escribe.

Son también años en que España comienza a enviar algunos buques a Fernando Po. Empananza menciona el paso por Freetown de la goleta de guerra Ceres que "no necesitó auxilio pecuniario alguno, pero la procuré proporcionarse ventajosamente carbon de piedra y provisiones".

Otros dos barcos que el cónsul esperó en vano fueron los buques de guerra españoles goleta Circe, y el vapor Patiño.

Lejos quedaban los tiempos en que la mayoría de los colonos blancos de Sierra Leona fallecían de malaria, como comunicaron los primeros representantes españoles en el Tribunal Mixto. El Estado sanitario de esta Colonia ha cambiado completamente: "En el año de 1861 las defunciones no han pasado del limite ordinario de nuestros climas" afirma Empananza.

Ello se debe al conocimiento del valor preventivo de la quinina, pero también a las mejoras en la higiene pública. "Es indudable que ha contribuido á esto las grandes mejoras y adelantos de esta población en higiene pública y Policía Civil. Constantemente los penados y los negros libertados de la esclavitud limpian las calles de la Ciudad y arrabales, las enarenan á menudo y construyen pequeñas cañerías de piedra en los costados de las calles que todas están en declive. Las casas, aunque aun bastante sencillas, se edifican con regular esmero y comodidades. La inmensa vegetación de esta Colonia ocasionaba la aglomeración de hoja seca caída de los árboles, que humedecida despues por el rocío ó las

lluvias se podría. No se ven ya las inmensas charcas, verdaderos focos de infección, que obstruían muchas calles por largo tiempo, y que aun se recuerda con horror haber existido hace tres años. Todos estos inconvenientes, que felizmente han desaparecido y el azote de una epidemia han contribuido á exagerar la insalubridad de esta Colonia".

5.9.3 Memoria política de 1862 ⁽⁵¹⁾

Al año siguiente es de nuevo Empananza quien redacta las memorias políticas y comerciales correspondientes. Constata los progresos de la colonización británica: adquisición de gran parte de la isla de Sherbro y mejoras en Freetown, y reitera el control tripartito del comercio entre Gran Bretaña, Francia y Estados Unidos.

"Posesionado este Gobierno Colonial de la mayor parte de la isla de Sherbro -escribe-, ha empezado á establecer las oficinas públicas convenientes, y se espera ver pronto organizada definitivamente la administracion".

Los avances no se hacen sin enfrentamientos, como explican los siguientes párrafos: "Algunos caciques de las tribus cuyo territorio habian cedido los Gefes superiores á la Ynglaterra, se sublevaron no reconociendo la cesion. Este Gobierno movió un pequeño destacamento, y sometió prontamente á los rebeldes.

⁵¹ AMAE, Legajo 2066, Memoria política de Sierra Leona en 1862, elaborada por Pío de la Empananza el 31 de enero de 1863

Continúa la costa toda en un estado de hostilidad alarmante, y estas autoridades hacen esfuerzos inútiles para apaciguar las tribus inmediatas á esta Colonia".

Un punto que todavía se resiste es el reino de Dahomey, donde continúa practicándose la trata con el apoyo de un estado fuerte. Empananza informa que el Comodoro Wilmot ha ido a hacer una visita al Rey de Dahomey, internándose en el país y que los indígenas de Abomey "rechazaron á un Cónsul nombrado por el gobierno inglés y amenazaron con degollarlo si no se retiraba. Así tuvo que hacerlo volviéndose á Lagos, donde parece que continúa sin conseguir penetrar en el punto á que esta destinado". Para forzarles a aceptar al representante diplomático, "el Gobernador de Lagos ha cortado comunicaciones con los de Abomey -señala Empananza-, y piensa por este medio obligarles á recibir al Cónsul".

5.9.4 Memoria comercial de 1862 ⁽⁵²⁾

Al igual que el año precedente, 1862 se presentó adverso para el comercio: "La Guerra de America y las turbulencias interiores entre las tribus indígenas de esta costa, desde el Senegal hasta Benin han hecho decaer considerablemente el comercio de esta Colonia, en el año último de 1862" se lee.

Sin embargo, Gran Bretaña continúa su penetración: "No es

⁵² AMAE, Legajo 2066, Memoria comercial de Sierra Leona en 1862, elaborada por Pío de la Empananza el 31 de enero de 1863

aventurado suponer -sigue el cónsul-, que en no muy largo transcurso de tiempo, los Gefes de las tribus que no han cedido su territorio á la Ynglaterra, viéndose material y positivamente desposeidos por las Factorías Europeas, verificarán su cesion al Gobierno Británico, como lo han hecho los primeros".

El texto añade que: "Apesar de las continuas guerras que están asolando las regiones inmediatas, parece que se presenta una regular y aun abundante cosecha".

Por último, la memoria reseña que "tampoco en el año de 1862 se ha visto por estos mares la bandera mercante Española".

5.9.5 Memoria de 1864 ⁽⁵³⁾

Este texto es el más completo y mejor documentado de la colección de memorias redactadas por representantes españoles en Sierra Leona. Además de revisar los acontecimientos políticos más relevantes y el estado del comercio en la región, las monedas que se usan y el sistema de impuestos, su autor, Miguel Suárez, informa de la situación de la trata (aspecto que veremos en el capítulo siguiente) y de detalles culturales, antropológicos y geográficos con cierto esmero, lo que sitúa su trabajo bastante por encima de la calidad media de documentos semejantes.

Suárez inicia su exposición con el aspecto comercial de la

⁵³ AMAE, Legajo 2066, Memoria anual de Sierra Leona de 1864, elaborada por Miguel Suárez el 20 de enero de 1865

memoria, señalando que las operaciones mercantiles de Sierra Leona en 1864 han sido de poca importancia. En ese año entraron y salieron del puerto de Sierra Leona 310 barcos. "De estos fueron 74 franceses, 82 ingleses 7 americanos, 3 Liberianos un portugues y un italiano". Ninguno español como es habitual.

Los buques franceses llevaban a África "generos de algodón ordinario, Sal, Tabaco, aguardiente y abalorios" y regresaban con "pistachos, aceite de palma, sesames y Amendras de palma".

El comercio británico exportó "aguardiente, Brandy, Ginebra, azúcar, tabaco, genero ordinario de algodón, provisiones de boca, Sal, hierro, Armas, pólvora y carbon de tierra (las armas y la pólvora es condicion precisa que bien sea en barcos ingleses ó extranjeros han de venir directamente de Ynglaterra)" y adquirió en África: "pistachos, aceite de palma, Cueros, pimienta Gengibre, marfil y (...) madera de construccion".

Los buques estadounidenses llegaron con "aguardiente americano, Azúcar, tabaco, provisiones de boca, carnes saladas, harina y madera de construccion", que cambiaron por "cueros y aceite de palma".

Suárez explica que Freetown es centro comercial de una región que incluye Sierra Leona, Sherbro e Islas de Los, Mataron, los dos rios Scarcies, Mellicourée, Forecariah, Maneah, Rio Pongo y Rio Nuñez. Nombres en su mayoría que antes conocíamos por su asociación al tráfico de esclavos y que han sido finalmente incorporados a los circuitos comerciales legítimos.

Comercio español en Africa

A pesar de la disminución del número de capturas de buques negreros en la región, Suárez menciona que Gran Bretaña mantiene aún en la costa de África 36 buques de guerra bajo el mando del Almirante King, "que tiene su estación en el cabo de buena Esperanza". "Estos buques -añade Suárez- miden un total de 23.400 toneladas y están armados con 239 cañones".

Al llegar al capítulo del comercio español, y a falta de contenido que reseñar, el cónsul se extiende en su propio análisis de las causas de este vacío. De nuevo, una exposición que acusa a la prepotencia británica, a la debilidad española y al derecho de visita del fracaso español.

"Siempre ha sido objeto de mi principal atención -empieza diciendo Suárez- indagar las causas que impiden las operaciones de lícito comercio español en la costa occidental del Africa, discurriendo a la vez los medios por los cuales pudiera volver a recobrarse, y encuentro como razón principal que mientras subsista en vigor el fatal Tratado de 1835 es sumamente espuesto intentar ninguna operación mercantil".

Suárez cree que España tiene un producto que ofrecer y hace sus propias cuentas para poner un ejemplo de ello. "Nuestros productos coloniales -asegura-, especialmente de la Habana, se venderían aquí de preferencia a los de cualquiera otra nación.

He calculado que una pipa de aguardiente de la Habana, suponiendo que cueste allí de 18 a 20 pesos, puede conducirse a este país con un costo de 30 pesos; incluso la merma; pero aun

suponiendo que llegue las espensas hasta 35 pesos, cosa que es bastante improbable; quedaria una pingüe utilidad á los especuladores si se atiende que una pipa de este liquido conteniendo 25 galones, ó sean 150 cuartillos, se vende aqui, lo mismo que en toda la costa, de 60 á 65 pesos y una comparacion identica y acaso mas favorable ofrece el Tabaco y la azucar".

Con este ejemplo, el diplomático apuesta sobre seguro, pues es uno de los artículos que hemos visto que venden en África los comerciantes estadounidenses, británicos y franceses.

"Respecto al cargamento que los buques españoles pudieran tomar de retorno -continúa-, esto no ofreceria aqui mayor dificultad puesto que abundan siempre los depósitos de pistaches, Almendras de Palma, cueros y maderas de construccion; efectos que si bien poco conocidos en España, no lo son en Francia á donde pudieran ser conducidos con seguridad de obtener provecho". En realidad, la propuesta de Suárez es similar a la que ya hacen otros países.

Menos optimista que otros españoles que también se preguntan qué vender a los africanos, Suárez se conforma con el aguardiente y añade: "En cuanto á los productos y manufacturas peninsulares, no ofrecen aqui ninguna utilidad. El consumo de vinos es casi nulo y en cuanto á comestibles y géneros su precio no podria competir en baratura con los que vienen de Inglaterra y de Francia".

En la colonia funcionan representantes de casas comerciales europeas. Además "de un número creciente de establecimientos

perteneciente a los negros", Freetown cuenta con 14 casas de comercio inglesas, 5 francesas (más 6 en las inmediaciones de la Colonia) una americana y otra alemana; ninguna española".

En lo que se refiere a la agricultura, Suárez manifiesta que "propriadamente dicho no existe hasta hoy en esta Colonia la menor nocion de agricultura ni de industria. El terreno, apesar de su fertilidad, está completamente abandonado". Pero existen en el mercado "algunas legumbres y malas frutas, propias de los paises tropicales".

Algo parecido pasa con la industria: "La industria indigena es tambien casi nula. Hay sin embargo algunos canteros, albañiles, carpinteros, toneleros, herreros, sastres".

El trabajo de Suárez incluye también un censo de Sierra Leona: "La totalidad de habitantes en el año último es de: 41.624, de los cuales son 131 europeos, 22 Marroquies, 69 Nueva Escocia, 15.782 Africanos libres, 22.793 nacidos en la colonia, 164 de las Indias Occidentales, 50 Americanos, 363 Krooemanes y 2.450 de nacion desconocida".

Su sistema religioso es plural y, según el redactor del texto, "pudiera decirse que no existe en la costa de Africa ninguna religion reconocida y predominante", aunque especifica que "los negros de Sierra Leona adoptan la religion protestante con apariencia de agrado; Esta se subdivide aqui de la manera siguiente: Episcopales, Presbiterianos, Metodistas, Wesleyans, Africos, Anabaptistas, Conexion Lady Hungtindon, Catolics, Indios,

Mohametanos and y Oayens".

El cónsul, que identifica a los hindúes y a los musulmanes con sectas protestantes, lamenta que el catolicismo no esté tan extendido: "Existe hace un año en Sierra Leona una mision catolica de la que es jefe el P.P. Blanchel de nacion francesa: se ha establecido una capilla y un servicio regular de Yglesia; mas desgraciadamente y apesar de los esfuerzos de la mision no ha habido hasta hoy un gran numero de convertidos".

Una de las ventajas de Sierra Leona es para Suárez la seguridad ciudadana: "Apesar del poco adelanto que ha habido en la Colonia despues de la dominacion inglesa, es una dicha ver que se disfruta de una tranquilidad perfecta. Los negros de la ciudad tienen mas respeto hacia los Europeos que acaso en ninguna otra parte de la Costa de Africa".

En parte, esta calma se puede atribuir al elevado grado de alfabetización de la colonia: "Se puede admitir que la mitad de los habitantes, y sobre todo la juventud de Sierra Leona, saben leer y escribir y 3/4 leer solamente.

Generalmente no aprenden mas que las nociones de primera enseñanza y con esto se consideran ya hombres onicios (sic). No hablan mas idiomas que un mal inglés. Los demas de Europa son para ellos totalmente desconocidos".

El aspecto político de la memoria se refiere a los avances de la colonización británica, obstaculizado por los jefes de la costa que ven perder su poder: "Los mayores enemigos de la dominacion

inglesa son los Reyes y Jefes de los países mas importantes de la costa; la razón se funda en la supresión del tráfico de esclavos, sobre el cual ellos fundaban todas sus esperanzas de porvenir y de riqueza".

Esta enemistad de los jefes de la costa no evita que Gran Bretaña aumente "ultimamente sus posesiones del Africa occidental con la Isla de Sherbro, al Sur de Sierra Leona, y la de Bulama, en el archipiélago de Bisagos. De Sherbro comienza a obtener gran provecho debido a su importancia mercantil. Se han establecido allí las mismas costumbres de Aduana que en Sierra Leona y se cree que este punto llegará en breve á mayor [ilegible] de riqueza que la que hoy tiene la capital de la colonia.

En cuanto a Bulama, antigua posesion portuguesa, no ofrece hasta ahora ningun beneficio y sera probable que dentro de poco vuelva á ser abandonada.

Si los ingleses tuviesen mas simpatias con las gentes de Mellicouré, sin duda que habrian tomado ya posesion de esta importante rivera. Sin embargo hacen todos sus esfuerzos por arribar á este fin, que lo conseguirán si no se presenta otro obstaculo mas poderoso que el que ofrece la simple desafección de aquellos desgraciados habitantes".

Por último, el trabajo de Suárez menciona el clima: "Es fuera de duda que el clima de Sierra Leona es acaso mas peligroso para la salud del Europeo que el de cualquiera otro país de la costa del Africa"; y la vegetación: "Existe en verdad una bella bejetacion

natural pero esta insana bejetacion suele contribuir al fomento de las enfermedades que se advierten: las frutas conservan siempre un mal gusto, un gusto salvage, y otro tanto puede decirse respecto de la carne y el agua".

Este cónsul, como los anteriores menciona la importancia que tiene en el intercambio comercial con África el cacahuete, especialmente al norte de Sierra Leona y el aceite de Palma, al sur, sobre todo en el delta del Níger, región conocida como la de los "Ríos de aceite", donde en 1880 se exportan 50.000 toneladas anuales de esta producto (⁵⁴).

En la memoria, sin embargo, sorprende la incapacidad del autor para reconocer el crecimiento de la agricultura local, que alimenta la exportación de los productos que Europa y Estados Unidos demandan. Para el diplomático, la agricultura está en decadencia. Quizá la firmación se deba a su aversión por el "gusto salvage" de la fruta tropical y de la carne local. Precisamente la decadencia de la exportación de la trata alimenta el crecimiento agrícola africano, en el que se emplan los brazos de los esclavos que ya no tienen salida en el mercado transoceánico.

"Los esclavos adquirieron cada vez más importancia en la producción, a veces en grandes concentraciones y en otras ocasiones en pequeñas propiedades. Los esclavos vivían en sus propias aldeas y en las plantaciones para producir bienes agrícolas, incluyendo

⁵⁴ COQUERY-VIDROVITCH, MONIOT: op. cit., pág 209

aceite de palma y de almendra, arroz, ñame y otros productos. Estas plantaciones se encontraban junto a la costa y a lo largo de los ríos de Sierra leona, en Asante, Dahomey y los estados yoruba, y en localidades repartidas por el interior de la bahía de Biafra" (55).

África, según Lovejoy, practica su propia agricultura intensiva para satisfacer a la demanda europea. En este proceso, la esclavitud adquiere un nuevo papel. Los exportadores necesitan ahora esa mano de obra esclava para practicar su propia economía de plantación. Ese es uno de los factores que crean la inestabilidad política entre las tribus de la costa a que aluden todas las memorias políticas de los cónsules españoles.

5.9.6 Feria de muestras de África Occidental (56)

Un año después de redactada esta memoria, tiene lugar en Freetown la primera exposición industrial y agrícola de la costa occidental de Africa. El Sr. Suárez fue miembro del jurado y envió un informe acerca de un acto "tan solemne como lo permiten los pobres recursos que encierra el país".

En la feria, nada se ha visto procedente de Lagos, Cabo Costa, Bony y Accrá: tampoco de Fernando Póo ni de las Colonias

⁵⁵ LOVEJOY, Paul: *op. cit.*, pág. 160

⁵⁶ AMAE, Legajo 2066, despacho 10 de Suárez de 18 de abril de 1865

portuguesas".

No sucedió lo mismo respecto de la colonia francesa del Senegal "que ha enviado una hermosa coleccion de muestras de algodón, tejidos, joyería indígena, maderas, materiales de construccion, plumas para el adorno de sombreros de señora, pistaches y otras semillas importantes del Africa: una coleccion de animales vivos como camellos, caballos, bueyes, cabras etc. Todos estos objetos llamaron fuertemente la atencion de todo el mundo y dado á conocer el adelanto de aquella colonia. En cuanto á los productos y manufacturas inglesas y de otros puntos independientes, han sido tan escasos que por esto y su escasa importancia no merecen mencionarse. Un jurado compuesto de tres ingleses, dos franceses y yo ha sido de opinion que de 44 medallas existentes para conmemorar el acto, 20 debían ser distribuidas entre los expositores franceses, mas 28 menciones honorificas. Esto prueba en mi concepto la superioridad de los articulos franceses comparados con los de las colonias inglesas."

Tras el éxito de la feria, se anuncia otra exposición para después de dos años.

Los comentarios de Suárez dan consistencia a las otras noticias sobre la importancia de la colonización francesa de Africa: el número de barcos de este país que llegan a Sierra Leona y las casas comerciales que tiene establecidas en África. Este es el año en que Francia abre al comercio los puertos de San Luis y de

Gorea (⁵⁷).

5.9.7 Memoria comercial de 1868 (⁵⁸)

Esta memoria va precedida de una nota en la que se hace alusión a la intención de publicarla en la Gaceta y se felicita al cónsul por su esmerado trabajo. Es la última que se conserva y su autor, de nuevo Suárez, extiende sus observaciones a las colonias británicas de Lagos, Cabo Costa, y Gambia, "el primer lugar habitado por europeos que encuentra el viajero en el tránsito á bordo de los vapores-correos ingleses, desde Tenerife á Fernando Póo".

De esas cuatro colonias es "Lagos la que se encuentra hoy en el estado mas próspero y floreciente" y su población importa "géneros ordinarios de algodón, caurís (especie de caracolillo de la mar que entre aquellos indígenas tiene el valor de moneda de cambio) licores espirituosos, tabaco americano y del Brasil, objetos de quincallería, hierro en planchas, abalorios, pólvora, armas blancas y de fuego, harina, sal, vinos, cerveza, ginebra, objetos de perfumería, ropa hecha, aguardiente del Brasil y americano, carnes y pescados en latas, frutas prensadas, biscochos y varias clases de calzados".

⁵⁷ AMAE, Legajo 2066, despacho 9 de Suárez de 25 de marzo de 1865

⁵⁸ AMAE, Legajo 2066, Memoria comercial de Sierra Leona en 1868, elaborada por Miguel Suárez el 14 de enero de 1869

A cambio de ello, la nueva colonia británica exporta aceite de palma, "que es el de mejor calidad en la costa", almendras de palma, goma copal, marfil, pieles y "una regular cantidad de algodón en rama, cuya calidad es muy buena".

En este puerto, "la navegacion inglesa figura en primera línea con un número de 197 buques mayores, la francesa con 28, con 10 la italiana, 26 la de Alemania y holandesa, 21 la portuguesa y 4 la brasileña". Aunque también mantiene relaciones comerciales con Gambia, Sierra Leona, Porto Novo, Porto Seguro, Badagri, Mozambique, Zanzibar. Para el diplomático, Lagos es el "punto que ofrece hoy el mas risueño y lucrativo porvenir al comercio".

La futura Ghana, entonces Cabo Costa es todavía "una pequeña Colonia inglesa que poco ó nada adelanta en ningun sentido.

Su comercio no tiene hoy mas importancia que hace diez años, siendo muy poco lo que por aquella parte de la Costa de Africa ha penetrado la civilizacion europea, no obstante que los ingleses sostienen allí bien atendidas las misiones protestantes".

El lugar produce "aceite de Palma, que es poco estimado en Ynglaterra por su calidad inferior al de otros puntos, un poco de oro en polvo, goma copal, marfil, una pequeña cantidad de algodón, pieles de mono y almendras de palma. También cultiva maiz que es muy bueno.

Accrá forma parte de aquella Colonia y es de allí que Cabo Costa saca algun provecho, especialmente desde que por un tratado celebrado entre la Holanda y la Ynglatera, ha quedado bajo el

protectorado de esta última todo el Distrito de Accrá, que antes pertenecía á las dos naciones".

Es en este lugar donde encontramos la única referencia a una casa comercial española: "En él se sostiene aun establecida una factoría española, cuyo dueño y director, D. Pedro Cuzcó, adelanta en su capital". El texto no dice más, pero probablemente Pedro Cuzcó se dedicara a la comercialización del aceite de palma, al ser este el producto más importante en las exportaciones africanas del momento, y no debía trabajar con firmas españolas, dada la ausencia de navegación mercante peninsular.

"Tanto las importaciones como las esportaciones de Accrá se hacen en la actualidad, por lo general, con y para Ynglaterra".

Para empeorar las perspectivas españolas, Tenerife impone una cuarentena que aleja del puerto a los barcos que se dirigen o proceden de África: "Verdad es que ya se trate de aquel punto ó de otros varios de la Costa es lo cierto que los negociantes preferirian, por lo que respecta á ciertos artículos, dirijirse á Santa Cruz de Tenerife, mas esto hasta ahora no les ha sido posible, en razon á la rigurosa cuarentena que tanto de ida como de vuelta se les estuvo imponiéndolo á los vapores-correos ingleses que visitan la costa cada quince dias, haciéndolo ó debiendo hacer, escala en Santa Cruz.

Por fortuna parece que ha cesado ya semejante práctica y siendo así, no cabe duda que en breve volveremos á ver reanudarse las lucrativas operaciones de comercio que antes existían entre

ambos países".

En cuanto a la propia Sierra Leona, recibió en este año 279 buques ingleses, 81 con pabellón francés, 32 norteamericanos, 2 liberianos y 1 holandés.

Esta colonia, "así que los demás países de la Costa del Sur [sic], sostiene sus operaciones mercantiles principalmente con Inglaterra, y secundariamente con Francia, los Estados Unidos, Gambia, Tenerife, Madeira, Fernando Póo, Calabar, Bony, Lagos, Cabo Costa y Sherbro, en el rio Gallinas".

Sus importaciones siguen siendo las que ya conocemos, con mayor variedad que en los años anteriores: "géneros de algodón manufacturados en Ynglaterra, ropa hecha, tabaco en rama y labrado, sal, aguardiente, cerveza, brandy, ginebra, objetos de quincallería, conservas alimenticias, pólvora, armas de todas clases, vinos, frutas secas y en conservas, limonada gaseosa, ladrillos, muebles de casa, loza, calzado, harina, abalorios, madera en planchas, caballos vivos, coches pequeños, cristales, pinturas, ropas finas, objetos de escritorio y libros".

En cuanto a las exportaciones: "aceite de palma, nuez de palma, ajonjolí, cacahuete -pistache- nuez de cola, gengibre, oro en polvo, madera de construcción, cueros de vaca, pieles de mono y de otros animales monteses, marfil, almidón y un poco de café. También abunda el arroz, el añil y la cola copal".

Francia sigue vendiendo: "géneros ordinarios de algodón, aguardiente común, vino claret ordinario, limonada gaseosa, licores

finos y berroteria" [sic].

La memoria termina ofreciendo datos de Gambia, "otra de las posesiones británicas, dependientes de Sierra Leona, bien que gobernada, como la de Lagos y Cabo Costa por un administrador civil" y que "no ofrece tampoco ningun adelanto en el comercio inglés".

Los artículos de importación son los mismos que en Lagos y Sierra Leona. "Los de esportacion consisten en cacahuets, siéndo su clase la mas apreciada en Francia; ajonjolí y goma copal.

La navegacion de buque de vela ha disminuido en Gambia, lo mismo que en los demas puntos de la costa de Africa.

En cambio ha aumentado la de vapor, que es hoy la que estos negociantes prefieren por la rapidez y seguridad de sus viages.

En la actualidad existen dos líneas de paquetes ingleses, una que los manda á la Costa occidental de Africa cada 15 dias y otra que comienza ahora, haciéndo viages mensuales".

La memoria termina con una nueva referencia al comercio español. Suárez cree que "el pistache ó cacahuete de Valencia" tiene posibilidades de sustituir al africano, ya que "empieza felizmente á formar una competencia ya notable, con el que á las orillas de estos rios se cosecha, y muchisimo sería de desear que el laborioso pueblo valenciano, estimulado por los resultados tan favorables que se han obtenido durante estos últimos años, en que tanto aumentó el comercio en aquel producto, continuase trabajando con empeño á fin de conseguir así que los 400 barcos franceses que

anualmente salen de esta costa, llevándo á su país la respetable cifra de 100.000 toneladas de pistache, prefieran quedarse en nuestra rica Provincia para tratar en un artículo que, ademas de ser de una cultivacion tan sencilla como económica, produce una utilidad segura y está menos espuesto que cualquiera otro á la variacion de los tiempos".

Suárez esgrime una prueba. La ofrece "la respetable casa francesa establecida en esta Ciudad de los señores Leamte y Buhot", la cual se dedica a la compra de ese producto y "ha ganado el año último 60.000 francos, siendo de advertir que por causa de la guerra que existe entre algunos pueblos del interior, no han podido cargar mas que 16 barcos".

Los barcos españoles siguen sin acercarse a África: "No tengo noticia de que ningun buque español -excepto los pocos que han sido despachados para Fernando Póo haya visitado esta costa en 1868. En contra la marina de guerra de nuestro país, se ha presentado por estas aguas con mas frecuencia que de costumbre, consiguiendo asi alentar un poco el ya abatido espíritu de los negros ancianos hijos de estas comarcas, que tanto quieren y respetan el nombre español".

Cuesta creer que los ancianos negros de Africa occidental tuvieran morriña del nombre español. Sin duda, Suárez tiene algún conocido africano de edad avanzada que añora la posición o la fortuna que hiciera con la trata, pues sigue sin haber comercio español, aunque el señor Pedro Cuzcó adelante en su factoría de Accra.

Estas memorias que hemos visto, que probablemente estarían acompañadas de otras que se han perdido y de las de los cónsules españoles en Accra, Gambia y otros puntos de la costa, sirvieron en Madrid para conocer de primera mano qué ocurría en la zona y tener antecedentes que pudiesen aplicarse a un sueño que los cónsules acarician durante todo el siglo: explotar las posesiones españolas en el Golfo de Guinea.

5.9.8 "Alpargatas con cintas de colores"

Apenas hay más noticias referentes al comercio español hasta unos cuatro años después. En 1872 llegan a Sierra Leona cinco picapedreros españoles de Tenerife para las obras del muelle (⁵⁹). El mismo año Padrós notifica que algunos comerciantes de Sierra Leona le piden sal de Sevilla (⁶⁰) y se le ocurre también que la alpargata se vendería bien.

Este mismo año, envía un documento sobre el estado del comercio inglés en Sierra Leona desde 1861 a 1870 que suponemos sería similar a las memorias que hemos visto. El documento no consta en el archivo, pero en la carta de introducción al mismo se hace referencia de nuevo a la posibilidad de dar salida a algunos

⁵⁹ AMAE, Legajo 2066, despacho 4 de Padrós del 6 de febrero de 1872

⁶⁰ AMAE, Legajo 2066, despacho 2 de Padrós del 16 de enero de 1872

productos españoles:

"V.E. observará que en el citado Estado no hay consumo de calzados y esto consiste que no le han hallado a proposito para éstos habitantes, así es que contra su voluntad andan descalzos todos, y si los días festivos prueban de calzarse no pueden resistirlo, ya sea por la poca costumbre ya por el calor ó por ser el calzado Ingles demasiado fuerte. Sin embargo estos habitantes no conocen la Alpargata, por tanto abrigo el convencimiento de que si la conocieran no andarían con los pies desnudos y en este concepto recomiendo, dado caso de que el comercio español intente venir en estas feraces costas que aparte de los vinos, aguardientes y demas espíritus, no olviden el aceite de aceituna y las alpargatas (*), así como también la Sál.

(*) Las alpargatas deben ser con cintas encarnadas, amarillas y azules" (61).

Cuando pocos años después se cierre el consulado no se hará ya ninguna referencia a las posibilidades de España en el terreno comercial. En su lugar, los últimos cónsules españoles reflexionan sobre las causas del fracaso en los mismos términos que sus predecesores. Para todos ellos, el derecho de visita de la armada británica, comprendido en el Tratado de 1835 para la represión del tráfico de esclavos, ha sido el obstáculo principal.

⁶¹ AMAE, Legajo 2066, despacho 2 de Padrós del 16 de enero de 1872

CAPÍTULO VI

Hacia el fin del tráfico de esclavos (1845–1865)

6.1 El informe Empananza (1845-1861)

En los años 60 del siglo, el tráfico de esclavos empieza a disminuir encaminándose hacia su extinción. Aunque todavía tan tarde como en 1870 llega algún buque a las costas de Cuba con un cargamento de esclavos ⁽¹⁾, en Sierra Leona cada vez se hacen menos capturas.

Al informe Potestad, que culmina en 1845, le sucede otro más resumido que envía Empananza en 1861, ampliado más tarde por Suárez en 1864. La última captura de un barco español de que tenemos referencia es de esta fecha.

"En el año de 1861 que acaba de pasar, no se ha presentado en el Tribunal Mixto establecido en esta colonia para castigar el tráfico de negros, ningun buque apresado por los cruceros Ingleses con Bandera Española. Esto mismo ha venido sucediendo desde la presa de La Conchita y en mas de cuatro años el Tribunal Mixto no ha tenido negocio alguno" ⁽²⁾.

Empananza, como había hecho Potestad, revisa los archivos del Tribunal Mixto para elaborar un informe que continúe el de 1845. Desde entonces y hasta fines de 1861, "solo han sido aprehendidos con bandera española doce buques de los cuales solo tres conducian negros á bordo, en numero total de 811; de estos murieron antes de

¹ FRANCO, José Luciano: Comercio clandestino de esclavos, La Habana, 1980, pág. 389

² AMAE, Legajo 2066, despacho 13 de Empananza, 24 febrero 1862

Fin de la trata negrera

ser emancipados 26, y por tanto unicamente obtuvieron la libertad 785 negros. Nada mas que un buque fue absuelto despues de un largo juicio interrumpido necesariamente para completar justificaciones, y estas dilaciones ocasionaron la pérdida del referido buque. Los demas fueron todos condenados".

Los instrumentos jurídicos para la represión de la trata han cambiado: "En el mismo periodo de 1845 a 1861 fueron apresados sin bandera y juzgados por el tribunal del vicealmirantazgo como piratas 187 buques. Fueron condenados 184 y absueltos tres. Por consecuencia de estas presas han sido emancipados 19,993 negros en el transcurso de 17 años".

El informe de Empananza da datos complementarios al estudio de los archivos del Tribunal Mixto: "De mis informaciones he comprendido que 3/5 de estos Buques eran de propiedad ó procedencia Española, con capitanes ó tripulantes Españoles y armados indistintamente en nuestras Antillas y Canarias, en el Brasil, Estados Unidos, Republicas Hispano Americanas y aun en la Gran Bretaña".

Las informaciones del juez probablemente proceden de conversaciones con funcionarios de la colonia, con comerciantes que están al tanto de las transacciones que se realizan en la costa, como ya lo estaban a principios de siglo a juzgar por las colaboraciones de denuncia que recogía The Royal Gazette and Sierra Leone Advertiser en sus primeros años, y con negreros españoles que llegan capturados a Freetown.

Fin de la trata negrera

Para que apenas haya presas que juzgar no sólo en la Comisión Anglo-española, sino también en las que Gran Bretaña tiene establecidas con otras naciones, existen dos razones concretas: "No se ocultan Excmo Sr á la superior ilustracion de V.E. las causas, que han podido influir en la inmensa desproporcion que se observa entre los buques apresados sin bandera y los traídos al Tribunal Mixto en los referidos 17 años. El rigor de la ley penal de 1845 ⁽³⁾ ha hecho inutil el Tratado concluido con la Gran Bretaña en 28 de junio de 1835. Este mismo Tratado no asegura a los oficiales de la Marina Inglesa las ventajas metalicas que les proporciona su Almirantazgo en toda clase de presas; y los negreros no titubean en arrojar su bandera y papeles por obtener su libertad, sabiendo que condenados por el Tribunal Mixto, y despues de una prision larga y penosa en esta Colonia son sentenciados á presidio por nuestros tribunales" ⁽⁴⁾.

Desde 1845, año en que Potestad redactó el primer informe sobre el Tribunal Mixto hasta ahora ha habido un descenso radical en los juicios de la Comisión: 187 buques sin bandera han sido

³ Los artículos 1 y 2 de la ley de represión del tráfico negrero de 1845 establecían penas de seis años de cárcel para los capitanes, sobrecargos, pilotos y contramaestres de los buques apresados con bozales a bordo y cuatro años de cárcel para los marineros y miembros del equipaje, si no ofrecían resistencia, y ocho y seis años de cárcel respectivamente si se resistían, pero no ocasionaban muerte o heridas graves. Documento 9 de: PEREZ CISNEROS, Enrique: La abolición de la esclavitud en Cuba, Costa Rica, 1987, págs. 99 a 102.

⁴ AMAE, Legajo 2066, despacho 13 de Empananza, 24 febrero 1862

adjudicados a los tribunales del vicealmirantazgo frente a sólo 12 juzgados por el Tribunal Mixto, aunque más de 100 sin bandera sean también españoles. El Tribunal Mixto casi no trabaja desde 1845 por la nueva modalidad del tráfico. De informes posteriores sólo hay un barco más adjudicado a España en 1864, La América, capturado frente a las costas de Mozambique y remolcado hasta Sierra Leona, condenado por sospechas de dedicarse al tráfico ⁽⁵⁾. Una condena que motivó fuertes protestas de la legación española en Londres, como veremos más adelante.

El Tribunal Mixto a estas alturas de siglo es una institución muerta. Quien juzga es el vicealmirantazgo. En la documentación consultada ya no hay ninguna otra referencia a trabajos judiciales de esta institución que Londres, sin embargo, se empeñará en mantener en vigor hasta 1873.

6.2 Negreros españoles en África Oriental

En 1862 no hay noticias de negreros españoles en Sierra Leona, pero sí en Zanzíbar y Angola. En Madrid se recibe el 2 de noviembre de ese año una nota del cónsul británico en Zanzíbar que asegura que hay tráfico de esclavos entre Cuba y la costa oriental de África. El cónsul menciona al menos a tres buques negreros españoles con bandera de EE UU que tienen apalabrados esclavos con agentes

⁵ AMAE, Legajo 2066, despacho 12 de Suárez, 20 agosto 1865

locales en Eboo. Los españoles conciertan la fecha del embarque y en unas pocas horas se llenan y salen para Cuba. Los esclavos se embarcan en una pequeña bahía llamada Poona, y los barcos que entran en ella no pueden verse desde el mar ⁽⁶⁾.

La legación británica en Madrid también da información sobre la captura de un bergantín, el Esperanza, de construcción española, que había salido de Matanzas en Cuba, tripulado por 14 españoles, anclado cerca de la bahía de Cabinda. El barco tenía un puente falso, mucho agua, judías y arroz en grandes cantidades, además de hierros para la trata. El buque fue capturado y llevado a Santa Helena. Sus tripulantes fueron abandonados en Cabinda ⁽⁷⁾.

6.3 Ultimos datos del tráfico negrero

Las últimas noticias que proporcionan los cónsules en Sierra Leona se refieren a buques que, aun siendo españoles, son juzgados por el vicealmirantazgo inglés debido a su falta de documentación.

⁶ AHN, Legajo 8048

⁷ AHN, Legajo 8048, 17 julio y 2 noviembre de 1859. Este buque también es mencionado en PRO, FO 315/10 y había sido denunciado en 1856 denunciado como la antigua Rosita. En los informes que enviaba el Foreign Office al juez británico de Freetown, figura una nota relativa a un buque llamado Esperanza, anteriormente conocido como Rosita, construido en Cumberland en 1856. En una nota al margen se explica que el Esperanza se encuentra en 1859 implicado en una expedición negrera que trata de comprar esclavos en Mozambique, es propiedad del Barón de Zulueta y su capitán, un tal Bernarda, tiene o tuvo un puesto en la marina de México. Probablemente, en atención a las fechas, se trata del mismo buque.

Fin de la trata negrera

A mediados de diciembre de 1860, en Río Pongo, a unas 30 millas en el interior, una goleta española que se internó por el río huyendo de un buque francés, al que tomó por inglés, embarrancó y fue desmantelada por las tribus de la ribera. Se supone que la tripulación moriría asesinada, "según la costumbre que tiene el Rey de aquellas hordas de vender sus esclavos y aprovechar la ocasión si se presenta, de recuperarles cuando la fuerza de las circunstancias obliga á los buques á buscar amparo en el interior de los Ríos", según relata el cónsul Sanjuán ⁽⁸⁾.

A principios de enero de 1861, los cruceros británicos detienen a un bergantín español, el Clara, que transporta 700 esclavos a bordo. Estamos en una época en que el tráfico usa barcos muy rápidos y lleva cargamentos humanos mucho más grandes que a principios de siglo.

Cien de estos esclavos mueren a poco de desembarcar en Sierra Leona. Aunque el Clara es español, según afirma el cónsul, sus tripulantes han arrojado la documentación al agua, por lo que escapa a la tutela del Tribunal Mixto ⁽⁹⁾.

Al mes siguiente, el capitán del buque negrero, Antonio Estévez, natural de Vigo, muere en Freetown. El cónsul informa que su criado recoge el equipaje para llevarlo a la familia ⁽¹⁰⁾.

⁸ AMAE, Legajo 2066, despacho 10 de Sanjuán, 17 enero 1861

⁹ AMAE, Legajo 2066, despacho 6 de Sanjuán, 14 enero 1861

¹⁰ AMAE, Legajo 2066, despacho 18 de Sanjuán, 18 julio 1861

Fin de la trata negrera

En mayo del mismo año, la goleta Teide, de construcción americana y despachada para la trata en Tenerife, es capturada por los ingleses frente a la isla de Loss, aunque se les escapa otra mayor, con 600 o 700 esclavos a bordo. El capitán del Teide, Pedro Estrella, y la tripulación se embarcan para Canarias ⁽¹¹⁾. Sin embargo, quedaron impunes, pues al mes siguiente, Estrella es capturado de nuevo, esta vez como capitán del Daina, apresado en Río Núñez, sin papeles ni bandera. Empananza habla esta vez con los tripulantes y éstos confiesan que son negreros y que se han equipado en Tenerife para la trata ⁽¹²⁾.

Al cónsul no le cabe duda de que "ha sido burlada la buena fé y vigilancia de las Autoridades de Tenerife" ⁽¹³⁾.

En junio del mismo año se captura un brick americano con 539 esclavos a bordo y los ingleses aseguran que se les ha escapado otro mayor con 1.300 infortunados africanos ⁽¹⁴⁾.

Por último, en octubre el paquebote Buenaventura cubano es destruido en Gallinas por el rey Mana. Empananza ayuda a la tripulación, pero la documentación sobre este asunto está

¹¹ AHN, Legajo 8040, despacho 37 de Empananza, 20 mayo 1861

¹² AHN, Legajo 8049, despacho 48 de Empananza, 18 julio 1861

¹³ AMAE, Legajo 2066, despacho 8 de Empananza, 15 febrero 1862

¹⁴ AMAE, Legajo 2066, despacho 42 de Empananza, 19 junio 1861

incompleta (¹⁵).

De 1863 es la penúltima referencia que se hace a un buque negrero: El paquebote Bella Agustina, sin papeles ni bandera, es capturado con 368 esclavos a bordo (¹⁶). Y en 1864, como hemos dicho arriba, el Tribunal Mixto anglo-español pronuncia su última condena, La América, por sospechas de dedicarse al tráfico.

En los apéndices que acompañan a este trabajo hemos elaborado una lista de todos los buques juzgados por el Tribunal Mixto anglo español (¹⁷).

6.4 La última condena

La América, una fragata española, fue condenada el 25 de agosto de 1864 en Freetown, siendo juez español del Tribunal Miguel Suárez, y contra su opinión. Fue el último juicio efectuado por el Tribunal Mixto anglo-español de Sierra Leona. Los detalles de su travesía, apresamiento, conducción a Freetown y condena están recogidos en la correspondencia que suscitó su caso entre la embajada de España en

¹⁵ AMAE, Legajo 2066, despacho 77 de Empananza de 12 de septiembre de 1861 y despacho 83 del mismo de 19 de septiembre de 1861

¹⁶ AMAE, 2066, despacho 41 de Empananza, 18 julio 1863

¹⁷ Apéndice III: Lista de barcos juzgados por el Tribunal Mixto anglo-español de Sierra Leona.

Fin de la trata negrera

Londres y el ministerio británico de Asuntos Exteriores (18).

Matriculada en Bilbao y perteneciendo a una firma comercial de Cádiz, cuya propietaria era la señora Portilla, esta fragata salió para Buenos Aires en febrero de 1863 comandada por Antonio Bisquert. Permaneció en la capital argentina hasta el mes de julio del mismo año y desde allí se dirigió a Mozambique. Según la embajada española, el capitán se proponía crear un establecimiento en la colonia portuguesa para la compra y limpieza (descascarillado) de arroz, para cuyo propósito llevaba a bordo una máquina especial y un ingeniero inglés que la manejaba.

Nada más llegar a Mozambique, Bisquert comenzó a vender parte de su carga para comprar arroz con el propósito de limpiarlo, pero el ingeniero contratado al efecto murió sin haber montado la máquina. Este accidente alteró los planes del capitán, que se propuso entonces comprar tanto arroz como pudiera y cargarlo junto con la máquina en otro buque de la misma compañía gaditana, que se supone que se dirigía también a Mozambique.

El relato español de los hechos asegura que la fragata había sido inspeccionada por las autoridades portuarias portuguesas de Mozambique, quienes no hallaron nada sospechoso en ella. El 17 de septiembre, La América abandonó Mozambique con destino a Zanzíbar, donde compró 1.800 bolsas de clavo y se dispuso a viajar hacia Cádiz pasando de nuevo por Mozambique, donde trasladó su carga de

¹⁸ PRO, FO 315/11, carta del embajador Comyn a Earl Russell del 10 de marzo de 1865

arroz y parte del clavo zanzibari al otro buque español, cuyo nombre no se menciona en los documentos.

Tras la partida del otro buque para Cádiz, el capitán de La América decidió comprar más arroz para llenar sus propias bodegas, para lo cual se dirigió al puerto de Norribeh, o Nos Beh como figura en otro párrafo. Una vez efectuada la compra, Bisquert puso rumbo a Cádiz el 30 de marzo de 1864.

Unos días después, el 3 de abril, el buque de guerra británico Ariel detuvo la fragata para proceder a su inspección de acuerdo con el Tratado de 1835. Los marinos británicos no encontraron nada sospechoso, por lo que el buque español quedó libre para proseguir su viaje. Sin embargo, dos días después el mismo buque de guerra se aproximó de nuevo a La América, repitió el registro y la apresó, conduciéndola a Sierra Leona, adonde llegó el 14 de junio del mismo año.

En el juicio, el juez español y el británico no lograron ponerse de acuerdo sobre la sentencia, por lo que el asunto se dirimió mediante la participación del árbitro británico, que votó a favor de condenar a la fragata. La condena se pronunció dos meses y once días después de la entrada del buque en puerto. Todo el procedimiento motiva el desacuerdo del gobierno español.

En primer lugar, el buque había sido visitado dos veces por la tripulación del Ariel. Según Suárez, en una nota que se incluye en

Fin de la trata negrera

la carta del embajador español en Londres al Foreign Office (¹⁹), el Tratado para la represión de la trata de esclavos sólo autoriza a registrar un buque presuntamente sospechoso una vez. La América fue, en cambio, registrada dos veces: el 3 y el 5 de abril de 1864.

Tras el segundo registro, el comandante del Ariel procedió a detener la fragata por hallar a su bordo los siguientes objetos sospechosos: 1) cuatro divisiones en el barco, con cuatro entarimados sueltos y cuatro toneladas de madera de ébano que podrían servir para hacer un puente para esclavos;

2) una cubierta principal arreglada enteramente para el transporte de esclavos;

3) provisiones para esclavos;

4) Una gran cantidad de agua, mayor de la necesaria para el consumo de la tripulación;

5) un gran número de vasijas para líquidos sin ningún certificado que avalara que su uso era comercial;

6) una cantidad de platos de rancho que superaba con creces el número de tripulantes;

7) una gran cantidad de arroz, más de 100 toneladas, que no estaban registradas como objeto de comercio y ollas para cocinar más grandes de las necesarias para el número de tripulantes, además de 4.000 cocos, que junto con el arroz se consideran comida de esclavos.

¹⁹ PRO, FO 315/11, despacho de Suárez del 21 de agosto de 1864

Fin de la trata negrera

Cuando el comandante del Ariel, Dunlop, llegó a Sierra Leona, la acusación formal quedó especificada por la existencia de los siguientes objetos:

- 1) Una segunda cubierta principal.
- 2) Un conjunto de tablas de madera con agujeros para apresar los pies, que podrían equivaler a un cepo para doce personas.
- 3) Dieciséis tinajas grandes para agua y otros tres tanques de hierro con capacidad total para 5.000 galones de agua, unos 20.000 litros.
- 4) Una gran cantidad de platos para el rancho consistente en diez tazas, cazuelas de barro sin especificar número y diez contenedores.
- 5) Cuatro calderos extra, además del que se usaba normalmente para la tripulación.
- 6) Unas 130 toneladas de arroz sin descascarillar, 300 medidas de arroz limpio, seis barriles de carne de vaca y de cerdo, seis barriles y tres cajas de harina y 19 barriles de galleta.

Como es rutinario, el Tribunal encarga a dos personas de confianza de la colonia el examen del buque acusado. El 18 de julio, los dos caballeros aseguran bajo juramento que la presunta cubierta para esclavos del buque no tiene características especiales, que la madera de ébano en láminas es demasiado delgada para poder ser empleada en la construcción de un puente para esclavos y, aunque informan de la existencia de un nutrido cargamento de cocos, nada en el Tratado de 1835 establece que ese

tipo de comida sea indicio de que el buque en el que se halle se prepare para la trata.

Los utensilios de comida, según los examinadores, sólo tienen capacidad para media pinta, por lo que difícilmente sirven para contener las raciones de un pasaje esclavo numeroso.

Tampoco aparecen las calderas que supuestamente servían para cocinar la comida del pasaje cautivo, y sólo un tripulante, de nacionalidad portuguesa, se aviene a testificar que fueron lanzadas por la borda mientras el buque se dirigía a Sierra Leona, contra la declaración jurada del resto de los marineros de La América.

Suárez cree que las calderas no han existido nunca y que las vasijas para contener agua no son suficientes para dar de beber a los esclavos durante la travesía, teniendo en cuenta que los 36 tripulantes de la fragata La América habían consumido casi 3.000 galones de agua en los 31 días que duró la travesía desde que la fragata fue capturada hasta llegar a Sierra Leona. Además, Suárez recuerda que desde que el buque fue capturado, el comandante del Ariel destacó una parte de su tripulación para vigilar a los marineros españoles de La América, por lo que era imposible que éstos se dehicieran de las calderas sin que lo notaran los ingleses encargados de su custodia.

Considerando que el buque tenía previsto navegar hasta Cádiz, a unos 100 días de viaje desde Mozambique, los 4.000 galones de agua que cargaba en el momento de la captura quedan por debajo de las necesidades de consumo de los propios tripulantes de La

América, por lo que no pueden ser considerados una prueba de las intenciones del buque de dedicarse a la trata de esclavos.

Respecto a la acusación de que el arroz a bordo se había cargado para dar de comer al pasaje esclavo, Suárez alega que el Tratado considera parte del equipo una cantidad excesiva de arroz mayor de la necesaria para alimentar a la tripulación. Pero como el arroz que carga La América no está descascarillado, no es apto para el consumo, por lo que no se puede tomar en cuenta como prueba de la acusación. La parte inglesa alegó, sin embargo, que la máquina de descascarillar arroz que llevaba Bisquert tenía por fin allanar ese inconveniente.

La América fue finalmente condenada. Para agravar las irregularidades de su condena, ésta se pronunció más de dos meses después de su entrada en el puerto de Freetown, contra lo que disponía el Tratado. Sin embargo, Madrid "no se propone rechazar argumentos o reproducir pruebas de la defensa que ya han sido presentadas en el juicio por el juez español. Ello sería equivalente a efectuar un nuevo juicio o a hacer una apelación que el Tratado de 1835 no admite", escribe la embajada de España en Londres.

Madrid pide que se observe rigurosamente la ley para anular el juicio, tanto por la captura "anómala" de La América, que de por sí debería haber hecho que el Tribunal Mixto desestimase la acusación, como porque el Tratado define un límite de dos meses para dictar sentencia de una presa. La fragata acusada entró en Freetown el 14

Fin de la trata negrera

de junio, por lo que su caso debería haber quedado visto para sentencia el 14 de agosto lo más tarde. Sin embargo, fue condenada el 25 de agosto, once días fuera del plazo legal.

Por último, el embajador español, en su nota de protesta, afirma que el testigo portugués, Manuel Martínez, que declaró que la tripulación se había desembarazado de las calderas sobrantes, había ofrecido un testimonio "extemporáneo", que no se había mencionado al principio de las procedimientos legales contra el buque, lo que da a su declaración un carácter sospechoso. La embajada concluye pidiendo al gobierno británico que indemnice al buque español.

Dos meses y medio después, el 25 de mayo de 1865, el Foreign Office contesta a la embajada española (²⁰). En lo único en que ambos gobiernos están de acuerdo es, irónicamente, en que el Tratado de 1835 "no admite apelación". De hacerlo así, aduce la parte inglesa, el Tratado "perdería gran parte de su eficacia".

Además, Londres está convencido de que La América fue correctamente condenada. Recuerda la carta la excesiva cantidad de arroz y la existencia de una máquina a bordo que servía para convertirlo en comestible. Londres, por su parte, no acepta que el Tratado excluya la posibilidad de un segundo registro a un buque sospechoso, aunque en el primero no se hallaren pruebas de que se dedicara a la trata de esclavos, y de hecho "ocurre a menudo que un

²⁰ PRO, FO 315/11, carta de Earl Russell al embajador Comyn del 25 de mayo de 1865

Fin de la trata negrera

buque haya sido visitado un día por un crucero británico que encontró todos sus papeles en orden y ninguna prueba de que se dedicase a la trata de esclavos, y dos o tres días después haya sido capturado por el mismo crucero con un cargamento de esclavos a bordo", se lee en la respuesta británica.

En cuanto al plazo legal de dos meses para dictar sentencia sobre una presa, el Foreign Office asegura que ese límite es un plazo deseable, pero no una ley excluyente y que el problema de si un buque es esclavista o no es "siempre" objeto de la jurisdicción del Tribunal Mixto. Y "una irregularidad de procedimiento y una nulidad de jurisdicción son cosas muy diferentes". Ahondando en la justicia de la condena, Londres insiste en que el Tratado es "un contrato de buena fe" para acabar con trata de esclavos.

Por último, "el retraso en este caso parece haberse suscitado por causas totalmente inevitables, la enfermedad del juez español y de uno de los examinadores, la necesidad de desembarcar el arroz con mal tiempo y la medición de cada galón de agua". Londres no se retracta: "La decisión del Tribunal Mixto de Sierra Leona estaba bien fundada y de acuerdo con los méritos del caso". La carta incluso se refiere a "informes anteriores y posteriores a la condena" que confirman a la parte británica el empleo ilegal a que estaba destinado el buque. Londres, como hemos visto tiene buena información de los buques que se preparan en España, Cuba y Estados Unidos para la trata, aunque en este caso es sorprendente que esos

"informes" no se especifiquen ⁽²¹⁾.

Al margen de la justicia o injusticia de la condena de La América, en la que al menos hay que reconocer el beneficio de la duda a la fragata dado lo ambiguo de las pruebas, el caso recuerda una vez más la fragilidad en que se mueve el comercio español en la costa de África y la cantidad de impedimentos legales que los tratados firmados entre España y Gran Bretaña ponen a las expediciones legítimas. Es posible que los informes que tuviera Londres sobre este buque demostraran que pretendía emplearse en la trata de esclavos. Pero de no haber sido así, el caso demuestra como casi cualquier cantidad de vasijas, o incluso de platos para el rancho, por exigua que sea, se convierte en una prueba irrefutable.

El hecho de que el buque fuera visitado dos veces simplemente porque en la primera inspección el encargado de revisarlo no

²¹ El Foreign Office enviaba periódicamente relaciones de los barcos que se preparaban en varios países para la trata, o de los buques de los que los cónsules ingleses sospechaban. Los nombres de los buques denunciados por tanto obraban en poder de los jueces británicos y de los comandantes de los cruceros que controlaban la costa de África. Por citar un ejemplo, la lista de barcos sospechosos en 1861 [PRO, FO 315/11] menciona 42 buques que entre febrero de 1859 y diciembre de 1861 han desembarcado esclavos en la costa de Cuba, según informaciones recogidas en La Habana, Nueva York, varios puertos de España y otros lugares. De estos barcos, sólo cinco enarbolan bandera española, dos bandera británica, uno mexicana y el resto estadounidense.

El informe especifica fecha, tipo de barco, matrícula, bandera, nombre, fecha de la denuncia lugar de salida, lugar aparente de destino y la última vez que se ha sabido algo de ellos. El estudio minucioso de los informes británicos sería un elemento imprescindible para reconstruir el monto de la flota empleada en el tráfico negrero en el siglo.

hubiera detectado nada ilegal pone en evidencia que la obstinación del más fuerte, en este caso la marina británica, podía hacer fracasar cuantos intentos hicieran los comerciantes españoles para efectuar intercambios rentables, como hemos dicho en el capítulo anterior.

6.5 El informe del coronel Ord

Un informe sobre las posesiones coloniales británicas en la costa occidental de África para estudio de la Cámara de los Comunes, redactado por el coronel Ord en 1865 ⁽²²⁾, similar al elaborado por Madden 25 años antes y contemporáneo a la condena de La América, corrobora el declive de la trata a estas alturas del siglo, especialmente en la costa occidental africana. "As regards to the slave trade, it is a well established fact that it has disappeared from the neighbourhood of every spot on the West Coast, which has been made a British settlement", leemos en el texto. Una situación mucho más optimista que la referida en los informes proporcionados por el juez Lewis del Tribunal Mixto en 1840.

Y no sólo las colonias británicas han ahuyentado la trata de esclavos: "Nor need this statement be limited to British territory, the Dutch and Danish possessions on the Gold Coast, and the Republic of Liberia having been equally the means of vanishing the traffic

²² PRO, CO 267/286, Informe del coronel Ord sobre las posesiones británicas en África en 1865, pág. 20

from their vicinity", añade Ord más adelante (23).

Sólo un centro esclavista permanece a estas alturas del siglo en la región: "Although the presence of our settlements at Sierra Leone and the Gambia has had the effect of driving away the slave trade entirely from the neighbourhood of both, there remains a small space of coast near de Nuñez river, about midway between the two, and which neither has ever had much communication, containig many rivers and creeks well suited for the purpose of the traffic. For a number of years the presence of a portion of the squadron on the northern part of the coast was found sufficient to keep in check the slave trade at this spot, and it is believed that of these late years not a slave was exported from thence".

Una excepción confirma la regla anterior: "In february 1864, it was however decided to withdraw altogether the cruisers from the northern coast, and the result was that in September last a vessel with slaves on board was dispatched from thence" (24). Este hecho confirma al redactor de la memoria la necesidad de que la armada británica no baje la guardia todavía.

Además de Río Núñez, aún queda otro centro de trata de esclavos en África occidental: Dahomey. "The existence of the Brittish settlements, and of the Republic of Liberia, has served to erradicate the slave trade from all but one spot on the 1.500

23 PRO, CO 267/286, Informe de Ord, pág. 20

24 PRO, CO 267/286, Informe de Ord, pág. 10

milles of coast extending from the Gambia to Quittah; and the recent adquisition of Lagos may be said to have freed almost entirely from the curse the remainder of the coast; the two exceptions being the small spot between the Gambia and the Sierra Leone, (...), and a portion of the sea coast lying between Quittah and Lagos, immediately in the rear of which are the dominions of the notorious King of Dahomey" (25).

Para los británicos, la razón de su éxito se debe no sólo a sus cruceros, sino también a la influencia civilizadora del comercio. "As the introduction of legitimate commerce furnishes a safer and more remunerative occupation to the negro than he derives from trafficking in slaves, it will no doubt suggest itself as one cause for this banishment of slavery from the neighbourhood of the settlements" (26).

El imperio se siente orgulloso de su labor: "So far, then, as the suppression of the slave trade and the encouragement of commerce are concerned, it may be said that the settlements satisfactorily attain the principal objects for which they are maintained" (27).

La labor británica, sin embargo, no está terminada. "There are other objects, the attainment of which augments greatly the

25 PRO, CO 267/286, Informe de Ord, pág. 20

26 PRO, CO 267/286, Informe de Ord, pág. 20

27 PRO, CO 267/286, Informe de Ord, pág. 21

advantages which the maintenance of the settlements confers; these are, the abolition of human sacrifice, and other similar barbarous practices, the removal of that oppression and injustice which too often attend the administration of native laws, and the introduction of such modifications into the laws and customs regarding domestic slaves as shall at least lead to some improvements in their condition, if it does not altogether free them from bondage" (28). Todo un programa humanitario para el imperio, que excede de los límites de este trabajo, y que necesitaría la creación del mito de África como continente "oscuro" para justificar la llegada de las "luces" europeas. Como escribe Brantlinger, "The abolition of slavery in all British territories did not eliminate concern about slavery elsewhere, but the British began to see themselves less and less as perpetrators of the slave trade and more and more as potential saviours of the African. The blame of slavery could now be displaced onto others -onto Americans, for example. Blame was increasingly displaced onto Africans themselves for maintaining the slave trade as a chief form of economic exchange" (29).

En el pasado, explica Brantlinger, los europeos habían enseñado a los africanos a comerciar con seres humanos. Ahora, tenían que

28 PRO, CO 267/286, Informe de Ord, pág. 21

29 BRANTLINGER, Patrick: Victorians and Africans: The Genealogy of the Myth of the Dark Continent, en "Race", Writing and Difference, H. L. Gates Jr. Ed., University of Chicago Press, 1986, pág 192

aprender a reciclarse para producir artículos diferentes: "The British would teach them to be both religious and industrious" (30).

6.6 Las tretas de los negreros

Al tráfico de esclavos todavía le quedan unos años más antes de extinguirse, pero desde hace tiempo se hace por libre y los barcos juzgados lo son por piratería.

Un ejemplo interesante de cómo se efectúa el tráfico, ahora que casi ningún buque negrero español pasa por el Tribunal creado para juzgarlos, nos lo proporciona el siguiente despacho de Empananza que relata el encuentro entre un crucero británico, el Flying Fish con negreros españoles que se quieren hacer pasar por franceses.

En agosto de 1862, el Flying Fish estaba cruzando la desembocadura de Río Núñez cuando "se le aproximó un bote conduciendo un hombre, que se decía Francés, y le pidió auxilio para proteger su Buque, que aseguraba estar á unas cuantas millas dentro del rio, y que habia sido robado por las gentes del pais. Exigiendo pormernores sobre la nacionalidad del Buque y la clase de comercio que ejercia, comprendio el comandante Anderson que el hombre que le hablaba era negrero y Español, apesar de sostener que él y su Buque eran Franceses y que traficaban en productos del

³⁰ BRANTLINGER, Patrick: op. cit., pág. 192

pais".

Anderson decidió acudir al lugar donde se hallaba el buque negrero: "No pudiendo el Flying Fish por su calado subir el rio, el Comandante Anderson armó tres botes, y se dirigió á proteger el Buque robado; pasó la noche en el rio, y á la madrugada notó que el individuo que demandaba proteccion, habia desaparecido; encontrando luego el Buque, que era de construccion americana, lo registró escrupulosamente, y lo halló del todo preparado para recibir un cargamento de negros; no vió en él persona alguna, ni encontró papeles ni bandera; y siendo materialmente imposible hacerle bajar el rio para traerle á Sierra Leona, le prendio fuego" (31).

6.7 La decadencia de la trata negrera

El tráfico de esclavos, no obstante, está entrando en la recta final. Esa es al menos la opinión de Suárez en 1865, que en su memoria anual escribe en el epígrafe **Tráfico de esclavos**:

"Un solo barco español, La America ha sido puesto a disposicion de la Corte Mixta en el espacio de cuatro años y apesar de los justos esfuerzos del Juez español para livertarlo, fue como la mayor parte de sus predecesores, condenado por sospechas. Tambien ha sido condenado por la Corte del Almirantazgo un

³¹ AMAE, Legajo 2066, despacho 36 de Empananza, 12 agosto 1862

Bergantin-goleta capturado sin pabellon en la costa de San Pablo de Loanda y conducido á este puerto en Julio último. Por los papeles que se encontraron á bordo se saca en consecuencia que este buque habia pertenecido á la matricula de Génova. Otro buque italiano, la Ricarda Schmidt capturado en esta rada en Julio del año pasado fué puesto en libertad despues de tres meses de detencion.

Grande es la exageracion propalada por los Ingleses acerca del número extraordinario de hombres y buques españoles que consideran dedicados á este comercio: yo que he permanecido en uno de los principales puntos que se creen mas favorecidos de toda la trata, puedo y tengo razones para desvanecer tal aserto. La disgracia ó la casualidad me ha hecho conocer á todos ó al menos la mayor parte de los negreros del Reino de Dahomey y sus inmediaciones; entre ellos figuran en primer lugar unos cuantos portugueses, despues brasileños, americanos, ingleses y holandeses; pero ni un solo español".

Para Suárez, la trata clandestina no es un negocio español: "Desde 1856 no se sabe que haya cruzado aquellos mares ningun buque con bandera española, negrero ó no. Sin embargo se pretende que salen de alli todos los dias con direccion á La Habana embarcaciones de nuestro pais, lo que es de todo punto inesacto".

El cónsul reitera los datos elaborados por sus predecesores, Potestad y Empananza, y añade las mismas quejas de falta de parcialidad con los buques de nacionalidad española: "En los documentos oficiales que tengo en mi poder y confirman mi opinion,

resulta que el número de buques capturados y conducidos ante la Corte del Almirantazgo, desde 1845 hasta 1864, es de 184, de los cuales solo 4 fueron absueltos de condena, pero sin lugar á indemnización.

Desde 1819 hasta la actualidad han sido sumariados en la Corte de esta Colonia 247 barcos españoles de los que 108 fueron capturados con esclavos, 131 condenados por sospechas y 8 puestos en libertad, bien que sin lugar á daños y perjuicios; pero repito que convendrá tenerse en cuenta que estas presas fueron hechas -á exepcion de dos casos- antes del año de 1857 y que desgraciadamente no siempre ha procedido la mayor buena fé en los medios que se han empleado para esclarecer la mas ó menos culpabilidad que pudiera haber resultado contra las que fueron naves de nuestra nacion".

El tema de los emancipados también es abordado por el trabajo de Suárez: "Se calcula que desde 1819 hasta la actualidad han entrado en esta Colonia 92.000 esclavos emancipados; la mitad de ellos se cree que huyeron para diferentes puntos de la costa, una 4a. parte muertos y otra 4a. parte es la que existe en la actualidad" ⁽³²⁾, ⁽³³⁾.

6.8 Naufragio del buque negrero "Dolores"

³² AMAE, Legajo 2066, despacho 1 de Suárez, 20 enero 1865

³³Apéndice IV

En 1865, no quedan, según Suárez, muchos negreros españoles, pero dos años antes Empananza decía que 3/5 partes de los barcos juzgados sin nacionalidad son españoles o trabajan para comerciantes españoles. De esto sí hay numerosas pruebas. Hemos visto bastantes ejemplos de negreros que llegan a Sierra Leona y solicitan socorro al cónsul español, a quien confiesen su comercio ilícito.

El propio Suárez narra un caso novelesco que le sucedió a él un mes después de redactar la memoria que acabamos de leer.

"El 23 de enero último se presentó en este Consulado un sujeto que dijo llamarse Juan Bautista Aguirre, natural de Plens, provincia de Bilbao y de profesion marinero de la clase de pilotos. Su estado era el mas deplorable, casi desnudo, gravemente enfermo y segun su manifestacion sin recursos de que poder disponer para prolongar su debil existencia. Habia mas, ignoraba por completo el idioma del pais y carecia de relaciones en la Ciudad".

El cónsul hace entrar al súbdito español en la cancillería y éste, que salió equipado para la trata de Tenerife, le relata los pormenores que explican su situación: "En Agosto del año pasado llego a Rio Nuñez procedente de Canarias la Goleta Dolores del porte de 62 toneladas y 12 hombres de tripulacion, incluso el Capitan. Fue despachada pór un negociante de Tenerife y consignada á un factor ambulante residente entonces en Rio Nuñez, pero que por lo comun mora tambien en las Canarias, á cuya matrícula perteneció aquel buque".

Fin de la trata negrera

Nada más abandonar aguas territoriales, la goleta negrera oculta su identidad: "La Dolores, que desde que dejó los mares españoles navegaba sin papeles ni bandera, se dedicó al tráfico de esclavos. En Río Nuñez cargó 57 y más tarde por orden del consignatario pasó a un lugar entre Río Pongo y la Isla de Loss en donde debía completarse el núm.o de 300, de éstos 150 habían de ser pagados con seis mil pesos que existían a bordo y el resto tomados a flete, mas parece que obstáculos imprevistos impidieron al factor ambulante llenar satisfactoriamente y con prontitud su cometido".

La travesía comenzó con mal pie, pues los esclavos apalabrados no estaban todavía preparados, lo que imposibilitaba un embarque rápido, como es lo habitual para evitar encuentros con los cruceros británicos: "Dos meses iban transcurridos desde que la Dolores había dejado a Río Nuñez para venir al punto convinado. Allí dispuso el Capitán que fuese un bote a tierra con el piloto y dos marineros a fin de dar aviso de la llegada al Comisionado y ayudar a este en las operaciones del nuevo embarque de esclavos, pero viendo que éstos no estaban todavía reunidos, el Piloto y sus compañeros volvieron a embarcarse al 4o. día de haber permanecido en tierra: Empezaron pues a bogar hacia el rumbo donde creían haber dejado el buque, mas inúltamente [sic]; éste, por temor a los cruceros ingleses, se había alejado de la costa, y los tres tripulantes se vieron obligados a regresar a tierra: pocos días después tuvieron noticias de que la Dolores había salido para La Habana el 16 de Sete".

Con un estilo francamente ingenuo, que no sabemos si es del negrero en desgracia o del funcionario español, el despacho relata la crueldad de los esclavos que se hicieron con el mando de la goleta, a pesar de no estar completo su cargamento humano: "Para emprender tan largo viaje no se cuidó el Capitan de abastecerse del necesario númo. de viveres y de agua. Los 57 negros de a bordo, poco contentos por razon del largo periodo de prision, acabaron por enfurecerse al saber la falta de provisiones; y al 7o. día de viage convinaron una conspiracion contra los blancos, conspiracion que ejecutaron de la manera mas cruel. Primero el Capitan D. Nicasio de Sandeles -de Plens- despues el contramaestre Manuel y dos de los marineros -los tres de Tenerife- fueron amarrados, ahogados y por último arrojados al mar. Del resto de la tripulacion dos hombres se libertaron subiendose á los mastos con cuchillo en mano y los otros tres parece que simpatizaron con los sublevados".

Como en otros casos de motines a bordo de barcos esclavistas, los africanos, tras apoderarse del buque, deben recurrir a los marineros, pues no saben cómo navegar: "Gracias á la ayuda de los marineros blancos, la Dolores pudo volver á Rio Nuñez á donde arrivó el 25 de Octubre, y el mismo individuo que habia facilitado alli los esclavos (el Rey del país) fué quien se apoderó nuevamente de ellos, del buque -que ha sido hecho pedazos- y de cuanto existia á bordo, disponiendo de todo como cosa de su propiedad, so pretesto que el Capitan y el Comisionado no le habian pagado por completo la venta de los esclavos".

Las desgracias de la tripulación negrera superviviente no acabaron con el regreso a la factoría: "De los cinco marineros salvados del asesinato de á bordo se sabe que dos tomaron el rumbo de Bisagos, dos perecieron víctima de la fiebre y el otro se encuentra en esta Ciudad. De los dos que acompañaron á Aguirre en su viage al punto entre Rio Pongo y la Isla de Loss, uno murio atacado por la fiebre del pais y el otro llamado Manuel de Zubillaga -de Bilbao- perdio el sentido primero y despues se disparó el mismo un tiro de fusil".

Finalmente, los dos tripulantes que no han perecido obtienen socorro: "Aguirre y el tripulante que lo acompañaba fueron recogidos por un italiano que reside en Bramaria (Isla de Loss) quien les arreglo el pasage para venir á ésta".

Pero incluso en la propia Sierra Leona, la desgracia les persigue y unos habitantes africanos de la colonia tratan de engañarlos de nuevo: "Los negros que los condujeron á Sierra Leona sabedores sin duda del triste suceso y viendo su estado de miseria, quisieron apoderarse del bote en el cual el Piloto y sus compañeros habian quedado abandonados, y no cabe duda que hubieran conseguido su intento si una persona de respetable posicion en la Colonia no hubiese tomado intervencion en el asunto, bien que indirectam.te".

La relación de Aguirre se parece a la historia del motín del buque negrero Amistad de la que ya hemos hablado, aunque los sublevados a bordo de la Dolores se ahorran la travesía del Atlántico.

Fin de la trata negrera

Tras haber prestado oídos a las peripecias del negrero, el cónsul le reprocha el carácter ilegal de su empresa, "haciéndole conocer el castigo que conforme á las leyes de nuestro país le habian constituido reo".

La respuesta del negrero es la de un hombre que nada tiene que perder, pero que espera despertar compasión. Una actitud sorprendente en personas de oficio tan despiadado, pero que como veremos en otros casos responde a un comportamiento al que se atienen casi todos los traficantes de esclavos fracasados: "Me contestó que no le importaba -sigue diciendo el despacho- y sabia ademas que de una manera oficial nada podia esperar en su favor del Consulado de S.M. pero que en el miserable estado en que se encontraba el solo consuelo que pudiera experimentar se cifraba en presentarse á un español en solicitud de caridad".

Negrero o no, para el juez de la Comisión Mixta es un súbdito español en apuros en tierra hostil, por ello "Nada contesté por el momento á aquel desgraciado -dice Suárez-, pero movido á compasion luego que salio de casa y olvidando por entonces la fatal empresa causa de tantas desgracias, he proporcionado privadamente y por mi cuenta particular alguna ropa de vestir y socorros de manutencion encargando que se repartiesen ambas cosas entre los dos marinos. En cuanto al bote, único bien que poseian, he podido conseguir que nadie se apoderase de él y lo vendieron en 4 libras" ⁽³⁴⁾. Al

³⁴ AMAE, Legajo 2066, despacho 6 de Suárez, 20 febrero 1865

final, Suárez los devuelve a Canarias, pero sin darles pasaporte español ni protección oficial.

Los dos marinos que se salvan del desastre de la Dolores llegaron a Gambia, donde a su vez acudieron al vicecónsul español allí, un portugués llamado Machado que les socorrió y mandó los gastos al Cónsul de Sierra Leona ⁽³⁵⁾.

6.9 Españoles que van a morir

Esta actitud oficial de socorrer a los negreros españoles es la misma que han mantenido los cónsules españoles durante todo el siglo, como ya hemos visto. Hay más ejemplos de ello. Carlos Carvalho había hecho lo mismo en 1859:

"Muy Señor mío: Tengo el sentimiento de participar a V.E. que el subdito español Angel Emeterio, natural de Santander, murió en esta Colonia, de la enfermedad endemica, el dia 17 del presente mes". Con este parte de defunción, Carvalho inicia un despacho en el que da cuenta de su actitud con un negrero español que se presentó en Sierra Leona con lo puesto.

"No ha dejado este desgraciado mas bienes que cinco camisas de algodón, cinco pantalones, una chaqueta y una camiseta de lana; de cuyas prendas segun su voluntad se ha entregado el marinero español Jose Ma. Ambros, de la matrícula de Santander, proximo tambien á

³⁵ AMAE, Legajo 2066, despacho 34 de Suárez, 20 noviembre 1865

ser victima de la misma enfermedad".

Los dos españoles se encontraban en Freetown desde hacía ya mes y medio "sin mas documentos que la matricula que el viviente aun me ha presentado, y una cedula de vecindad que el muerto me demostró en su tiempo. Documentos solo para acreditar nacionalidad, pero no para justificar su legal venida á este país".

Dos nacionales con lo puesto en una ciudad que sólo frecuentan comerciantes con sus buques, cruceros británicos y barcos negreros capturados, y que además no tiene acceso por vía terrestre, son negreros, como sabe Carvalho: "Demasiado sospecho, Excmo. Señor, la verdadera procedencia de ambos españoles" escribe, y sin embargo añade: "Pero no pasa de ser mas que una sospecha". El funcionario se contradice a renglón seguido cuando dice: "Conozco igualmente que no tienen derecho alguno á recibir mis auxilios". Si sólo es una sospecha, no se entiende por qué estos españoles no tienen derecho a ser ayudados en su representación consular.

Lo importante parece ser seguir el juego al lenguaje oficial. Repudiar el tráfico de esclavos, sin olvidarse de las reglas no escritas, que asumen que la ley en este caso es una claudicación a las presiones de otro país con intereses contrapuestos a los de España. De ahí la autodisculpa del cónsul: "Pero, Excmo. Señor, ver ya uno victima del mortífero mal que constantemente está diezmando á los Europeos de este ingrato y crudo suelo. Ver al otro desgraciado, su compañero y paisano, que se me presenta en el Consulado, atacado de la Fiebre, con el vientre hinchado y con un

tumor en el pecho, síntomas todos mortales, pidiéndome auxilios. Mi alma no es de tal temple que me hubiese permitido rehusarselos. De seguida le hize traer una tasa de caldo de mi sopa, le facilité medicinas de las mismas de mi provisión y le pregunté si se encontraba con animo para marchar con el paquete Ingles que salia al dia siguiente haciendo escala en Tenerife. Me contesta que si y asi lo egecuta".

El argumento final de Carvalho es el de que en un medio extraño, los miembros de la misma tribu-nación se protegen de forma tácita: "En este desgraciado no he visto mas que un español, un compatriota que irremisiblemente iba á morir si continuaba cuatro dias mas en este país. No sé el fin que aun tendrá el infeliz pues todos los síntomas que le acompañan son los precursores de un resultado funesto. Pero á lo menos mi conciencia queda tranquila pues he puesto de mi parte cuanto me ha sido posible para evitarlo".

Todo cuanto ha sido posible ha costado, como Carvalho indica a Madrid, cuatro libras y media, de las que tiene recibo por si "en vista del presente caso escepcional, del compasivo actual estado del viviente aun" el ministerio se digna acordar le sean abonadas. "Si no lo creyere justo, me conformaré con su superior voluntad" (36).

También Guillemard de Aragón había dado prueba de caridad con

³⁶ AMAE, Legajo 2066, despacho 39 de Carvalho, 20 de noviembre de 1859

los negreros diez años antes:

"Supe por un barco mercante Americano que el bergantín de guerra crucero Bonette habia echado sobre el cabo Palmas 10 ó 12 Españoles procedentes de una presa bajo pabellon brasileño al momento de hallarse en la bahía un vapor de Guerra francés /Comandante Subra", escribió.

Hemos visto en muchas ocasiones la práctica de los captores británicos de desembarazarse de los tripulantes de los negreros. Guillemard, temiendo por su futuro, pide al capitán del mercante que los lleve a Sierra Leona. Éste, "volvio con ocho, los otros se habian muerto. Los halló refugiados en el territorio de un jefe de alla á quien dió un regalo cuyo precio no quiso decirme".

Posteriormente, Guillemard pide al mismo capitán que los saque de allí a fin de que lleguen a un punto desde el cual puedan embarcarse para Europa, como así fue, "gracias al favor que los jefes de este punto les dispensaron á mi recomendación.

Por otro buque he mandado á dicho Rey ó Jefe dos piezas de coton azul (blue baft) y algunos cuchillos con una carta mia en Español y en Ingles sellada con el sello de este Consulado, dandole las gracias por su comportamiento, y asegurandole de toda mi gratitud por los servicios que de el esperaba por semejantes hechos".

Guillemard alega los mismos motivos que aducirá Carvalho en su momento: "He creido de buena política conducirme asi, quisiera

extender lejos nuestra influencia para proteger á los infelices" (37), concluye.

Los cónsules españoles que se comportan así tienen antecedentes de la comprensión que con frecuencia muestran las autoridades españolas con aquellos ciudadanos que se emplean en este ilegal comercio, como suele denominársele. Prueba de ello es que a pesar de que la trata quede legalmente abolida desde 1819, pasen cincuenta años hasta que dejen de llegar negros esclavos a las costas de Cuba. Prueba de ello también, los indultos que Madrid prodiga a aquellos negreros arrepentidos que se acogen a la generosidad gubernamental.

En el Archivo Histórico Nacional hay varios casos, aunque poco documentados, de estos traficantes que, tras su condena, piden y obtienen clemencia. Ocurre en 1826 con Dionisio Urquijo, capitán de la goleta La Fingal, apresado el año anterior con 58 esclavos a bordo de su barco, de ellos 17 hembras. Dionisio pide indulto porque se dedicó a tan triste asunto por dejar a dos hijas suyas, huérfanas de madre por más señas, algún socorro tras su fallecimiento. Para inclinar un poco más la balanza a su favor, el Sr. Urquijo, que compra y vende hombres, no soporta la idea de que su anciano padre fallezca del disgusto si él acaba en prisión. Además, el capitán no es cualquiera, pues cuenta con un hermano que es cura párroco, dato que hace constar asimismo en la solución de

³⁷ AMAE, Legajo 2066, despacho 30 de Guillemard, 30 junio 1848

indulto que finaliza moviendo a compasión por estar el demandante enfermo de obstrucciones e hidropesía. Tantos y tan razonables atenuantes a su favor mueven a las autoridades a eximirle de la pena de presidio el 5 de noviembre de 1826. Con una advertencia: si repite, se le aplicará la ley (38).

Dos años después, Juan Sandrino, capitán del bergantín goleta Firme y su piloto, Juan Bautista Arriaga, apresados cuando transportaban 484 esclavos en su buque, solicitan el indulto por razones similares a las aducidas por su colega Urquijo. Juan Sandrino tiene familia numerosa y padres ancianos a los que debe sostener como buen hijo. No tuvo más remedio, alega, que dedicarse a la trata para evitar la miseria. No sabemos que ocurrió con el piloto Arriaga, pero el capitán se benefició de la clemencia de las autoridades. Al fin y al cabo, el entonces capitán general de la isla de Cuba, Dionisio Vives, intercedió por él, como por los otros negreros condenados este año que piden ser indultados al conocer la sentencia favorable a Sandrino (39). José Puig, capitán del bergantín goleta Intrépido y José Font, tercer piloto del mismo buque; Ramón Casal, capitán de la goleta Josefa e Ildefonso Martínez, capitán del bergantín Midas, siguieron el ejemplo de los anteriores, mas en su caso el indulto fue denegado temiendo una

38 AHN, Legajo 8028-1827 (I)

39 AHN, Legajo 8026-1829

reacción negativa por parte de los ingleses ⁽⁴⁰⁾.

En 1829 un piloto del buque negrero La Voladora cuyo nombre no consta en el documento solicita también el indulto. Su barco fue descubierto descargando esclavos en La Habana. No conocemos la sentencia final en este caso. Dos años antes, en cambio, Salvador Stoll, primer piloto del bergantín Orestes, que había sido condenado a diez años de presidio en Filipinas por negrero, solicita y obtiene indulto, aunque se le prohíbe, de momento, regresar a La Habana.

Felipe Ravel, capitán del buque negrero Jerjes, capturado con 400 esclavos a bordo, pide indulto el 26 de junio de 1833, seis años después de haber sido apresado. En Madrid se estima que no hay problema siempre que las autoridades británicas no se opongan ⁽⁴¹⁾. Por último, José Ribet, capitán del buque negrero Santiago, pide ese mismo año que se le indulte desde la cárcel de Cádiz de los diez años a que ha sido condenado a servir en Filipinas. En estos dos casos no sabemos cuál fue la decisión final ⁽⁴²⁾.

6.10 Perfil del negrero en la literatura

La literatura ha aprovechado el macabro episodio histórico de la

⁴⁰ AHN, Legajo 8026-1828

⁴¹ AHN, Legajo 8025-1833

⁴² AHN, Legajo 8025-1833

trata de negros para dar vida a numerosas novelas históricas. Pío Baroja, en *Pilotos de altura*, describe así a los sujetos que se dedicaban al comercio de africanos: "El negrero era casi siempre negrero de ocasión, y lo mismo pasaba a sus tripulantes. Todos los marineros que viajaban en barcos dedicados al comercio de esclavos cambiaban con frecuencia de barco, y algunos de oficio dentro de la marinería" (43).

Uno de los más afamados negreros españoles, por ser de los que obtuvieron más éxito en su profesión, es Pedro Blanco, de quien hemos visto muchas referencias en los despachos consulares de Sierra Leona. No se puede dejar de mencionar la excelente biografía novelada de Lino Novás Calvo sobre este ejecutivo agresivo de la trata negrera que murió abandonado por sus antiguos socios y protectores por alterar las reglas del juego social. Para escándalo de un "establishment" dividido en estrictas líneas raciales, el famoso negrero insistía en vivir y hacerse acompañar en público de su hija mulata (44).

Más en la línea estilística del realismo mágico latinoamericano hay que reseñar la obra del británico recientemente fallecido Bruce Chatwin, quien en *El Virrey de Ouidah* rescata de los archivos la existencia de un famoso mongo de origen brasileño

⁴³ BAROJA, Pío: *Los pilotos de altura*, Madrid, 1986, aunque hay numerosas ediciones

⁴⁴ NOVAS CALVO, Lino: *Pedro Blanco, el negrero*, Madrid, 1973, quinta edición

cuyos descendientes son hoy una de las familias de abolengo del moderno Benin ⁽⁴⁵⁾.

Por último, el historiador cubano José Luciano Franco, sin ser novelista, imprime a sus trabajos históricos una pasión que habitualmente falta en obras de estudio. Su libro **Comercio clandestino de esclavos** ⁽⁴⁶⁾ se lee casi como una novela. Vamos a citar algunos párrafos para recrear lo que él cree que debió ser la biografía de estos hombres de quienes los cónsules españoles dejan noticias que quisiéramos menos parcas.

Los negreros son: "Marinos de los barcos corsarios, aventureros de todo género, enamorados del riesgo y del peligro, apasionados de toda empresa azarosa susceptible de dar buenos beneficios para gastarlos después locamente en algunos días, encontraron en la trata prohibida con qué satisfacer sus gustos, su sed de lo desconocido y su actividad..." ⁽⁴⁷⁾.

"Sucesores de los corsarios desaparecidos con el Imperio, afiliados como ellos a los hermanos de la costa, los negreros eran con los balleneros, motivo de envidia en el pueblo del mar por la prodigalidad con la cual gastaban el oro a manos llenas al regresar de las campañas peligrosas. Un buen número de ellos perecieron en ese oficio; otros desertaron y sus aventuras pudieron facilitar

⁴⁵ CHATWIN, Bruce: **El virrey de Ouidah**, Barcelona, 1983

⁴⁶ FRANCO, José Luciano: **Comercio clandestino de esclavos**, La Habana, 1980

⁴⁷ FRANCO, J. L.: **op. cit**, pág. 179

materiales de muchos volúmenes; algunos, favorecidos por la suerte, se retiraron con una "honesta" fortuna" (48).

Habla de Theodore Canot, francés, que escribió sus memorias (49), de John Ormond, conocido como el Mongo John, de Pedro Blanco Fernández de la Trava, el Mongo de Gallinas y de Félix da Souza, el Mongo Cha-Cha, establecido en Dahomey, a quien Julio Verne menciona en "Los grandes exploradores del siglo XIX", y de quien se ocupa la obra citada de Chatwin.

Además de estos mongos, "existían, a manera de empresas menores, docenas de pequeñas factorías con sus respectivos barracones a lo largo de la costa occidental de África, manejadas por brasileños, portugueses, españoles, franceses e ingleses, que eran en sus comienzos una especie de sucursales de los poderosos señores de la trata, que sólo la practicaban con unos centenares de esclavos cada uno" (50).

Describe así a los pequeños factores: "Aislados, generalmente, en medio de poblados salvajes, no teniendo sino muy raras relaciones con las gentes de su raza, y no siempre, no recibían más noticias de los países civilizados que las proporcionadas por los capitanes de los navíos que venían a cargar en las caletas cerca de

48 FRANCO, J. L.: *op. cit.*, pág. 180

49 CONNEAU, Captain Theophilus: *A slaver's log book or 20 years residence in Africa*, Londres, 1976

50 FRANCO, J. L.: *op. cit.*, págs. 200-201

el recientemente aparecido estudio de Nigel Tattersfield ⁽⁵³⁾ sobre el diario de navegación del buque inglés Daniel and Henry, escrito por el marino Walter Prideaux cuando contaba 20 años y recuperado en una librería para biliófilos de Londres hace poco. Además de transcribir el diario de Prideaux, Tattersfield recrea con erudición el negocio de la trata a principios del XVIII y la vida de los factores británicos en la costa de África antes de que Gran Bretaña se convirtiera en adalid del abolicionismo.

6.11 Juan Manuel Bezanillas, negrero traidor

Algunos relatos de expediciones negreras se han conservado con mayor lujo de detalles que el que arrojan los testimonios de los negreros españoles en África. Es el caso de dos hombres de mar que a mediados del siglo denuncian la expedición esclavista en que han tomado parte por que se han sentido estafados en la cantidad que esperaban cobrar.

Juan Manuel Bezanillas, un piloto del falucho negrero Columbia, desembarcó 130 esclavos en la bahía de Cabañas en Cuba el 15 de julio de 1848.

El desembarco fue descubierto y los negros fueron interceptados -no así los blancos "que sin duda se salvaron huyendo"- y depositados en el navío Ponton, siendo capitán general

⁵³ TATTERSFIELD, Nigel: *The Forgotten trade. Comprising the log of the Daniel and Henry of 1700 and accounts of the slave trade from the minor ports of England, 1698-1725*, London, 1991

las cuales se habían fijado" (51).

Y más adelante: "En sus habitaciones sórdidas que amueblaban simples cofres los cuales contenían las armas y municiones, permanecían inactivos, extendidos sobre las esteras que les servían de cama, bajo el incesante diluvio que martillaba sus techos de ramas con sus enormes gotas.

El calor enervante y húmedo del clima ecuatorial les impedía reposar y les alejaba el sueño y el apetito; vivían en una especie de continuo sopor, no salían de él sino para beber amplias garrafas de aguardiente de trata; esperando ahuyentar así el spleen que les minaba y las fiebres que los acometían.

Con la estación seca volvían los bellos días y sus ocupaciones habituales: llegada de caravanas de esclavos y productos del interior, discusiones comerciales y cambios acompañados de conversaciones interminables seguidas de orgías sin nombre donde el alcohol corría a raudales durante las noches enteras, pasadas en el juego con los traficantes. Las enfermedades, los abusos de toda clase, las mujeres y a veces el veneno, rápidamente abreviaban las existencias de este género" (52).

Aunque con más de 100 años de anterioridad al período que nos ocupa, hay que incorporar a la lista de estudios sobre los negreros

51 FRANCO, J. L.: op. cit., pág. 185

52 FRANCO, J. L.: op. cit., pág. 187

de Cuba el conde de Alcoy. El expediente de este caso es voluminoso y entre los documentos que lo componen figuran varias cartas del cónsul británico a la sazón, Mr. Crawford, un convencido abolicionista que dio muchos quebraderos de cabeza a las autoridades españoles en La Habana y cuyos informes mensuales al Foreign Office sobre las actividades de los negreros en Cuba hemos citado en este trabajo.

Según Crawford, los negreros españoles que no pudieron ser capturados huyeron gracias a la colaboración de la población de Cabañas, quienes les encubrieron, en lugar de detenerlos. Sin embargo, el cónsul inglés recibió una visita inesperada relacionada con este asunto: la de un tripulante que desea presentar una denuncia contra los negreros huidos a cambio de que se le conceda el indulto.

El diplomático inglés promete interceder por él y le anima a delatar a sus compañeros (⁵⁴). Alega ante las autoridades españolas que puede ser un buen ejemplo para animar a otros negreros a denunciar la trata a fin de evitar la condena por su acción ilegal.

Sin embargo, el conde de Alcoy se niega. Aduce que sería un mal ejemplo y que representaría un grave incumplimiento del tratado firmado precisamente a instancias de Gran Bretaña. Tramitado el expediente a Madrid, se contesta en 1849 que sólo faltaba que los

⁵⁴ AHN, Legajo 8042-1848

ingleses intercedieran por un individuo que ni siquiera es de su nacionalidad. Bezanillas va a la cárcel, pero Crawford, que ha dado su palabra, no cede y consigue que el Gobierno de Londres intervenga en el asunto.

En 1850, Lord Palmerston envía una carta a Madrid solicitando que se tenga en cuenta la petición de indulto del piloto traidor que, tras un año y diez meses de prisión en Cuba, ha sido condenado ahora a un año de trabajos forzados.

En Madrid, la sección del Consejo de Estado estudia el caso y de las actas de sus sesiones tenemos el resto de la información que permite reconstruir con detalle el caso.

"El 3 de agosto de 1848 -leemos en el acta conservada en los archivos españoles- se presentó Besanillas en el Consulado de Inglaterra en la Habana y manifestó deseos de hacer una declaración respecto al desembarco de 150 negros en Cabañas, pero exigió seguridad de que sería protegido contra cualquier resultado desagradable a que pudiera verse expuesto en consecuencia de su denuncia de las personas implicadas en aquel asunto...".

El buque que desembarcó los negros en Cabañas era la balandra de un palo Columbia, antes Relámpago, con matrícula de Barcelona. El nombre del Patrón, D. Pedro Pigat, natural de Cataluña. La balandra fue a Judah (Ouidah), "donde cargó 155 negros y desde allí directamente a Cabañas ...".

Anclaron en Cabañas "frente al ingenio de D. Luis Lavader. Cinco de los negros murieron en el viaje; por consiguiente llegaron

Fin de la trata negrera

con 150 de los cuales 20 -de la mejor calidad- fueron desembarcados inmediatamente y hoy día se encuentran en la finca del dicho D. Luis Lavader", explica el informe.

"Estos 20 negros fueron desde luego puestos en seguro para que no les sucediese los que a los otros -a saber- el ser cogidos los 130 restantes, por la actividad del gobernador de Mariel". Tras el desembarco, los negreros "sacaron todo del buque, el palo, calderas (coppers) velas y materiales y lo sumergieron en Cabañas en el sitio en que estaba anclado, publicando que habia salido para Nueva Orleans". Sin embargo, el patrón y la tripulación fueron en realidad a La Habana, "dejando el buque sumergido, el astil y la verga entre los mangles, las velas, calderas y todo el aparejo en el ingenio del mencionado Lavader...".

A consecuencia de esta denuncia, "se comunicaron inmediatamente las ordenes necesarias y el buque fue encontrado en el sitio designado". Además de esta revelación, Bezanillas explicó también que se esperaba la llegada de la goleta Toro, y que el bergantín El Galeto, antes Correo de la Península, estaba en Cabañas esperando que el aparejo estuviese completo para dirigirse a África.

A pesar de tener pruebas y testigos, "el Capitan General, habiendo examinado la ley penal contra el tráfico negrero, fue de la opinión de que no estaba autorizado para arrestar al patrón de la balandra Columbia asi como tampoco para recibir la declaración del complice y traidor Besanilla, pues en virtud de dicha Ley, la

Real Audiencia es el único tribunal competente para entender en delitos relacionados al tráfico de esclavos".

Ante esta actitud, Crawford sugirió que Besanillas se presentase en Los Molinos, residencia de campo del Capitán General, para que se le tomase allí su declaración, y "habiendo accedido S.E., Besanillas, acompañado por Mr. Smith, empleado en el consulado fue a la Molina en 5 de agosto de 1848 e hizo su declaración. En su consecuencia el Capitán General mandó arrestar al patrón del Columbia".

Según esta relación de hechos redactada por Londres, "Besanillas había asegurado a Mr. Crawford que no se había hallado a bordo de un negrero anteriormente al caso mencionado en su relación, que había sido engañado por el patrón de la balandra y defraudado después de sus haberes; y Mr. Crawford, según queda dicho, había estimulado a Besanillas a que siguiera adelante con la denuncia que decía hallarse pronto a hacer ante Mr. Crawford, pero no ante las autoridades españolas, temeroso de las consecuencias que pudieran resultarle".

"Entretanto -sigue el texto- el verdadero piloto del buque negrero (del que sólo era supernumerario Besanillas) fue arrestado" , pero "el patrón del buque Pedro Pigat se fugó, se embarcó en regla a bordo del vapor americano Crescent City y salió para Nueva York el 18 de agosto al mismo tiempo que el Sr. Zulueta, bajo cuya protección se suponía había verificado su fuga".

Bezanillas, que ya estaba detenido, fue encarcelado "entre los

Fin de la trata negrera

reos ordinarios, en una parte de la cárcel llamada La Galera, mientras que el verdadero piloto del buque negrero, que era también el verdadero culpable, estaba mejor tratado y fue colocado en la otra parte que se llama la Sala Libre".

Posteriormente, la Real Audiencia de La Habana sentenció a Besanillas a "un año de prisión con cadena y trabajo en las obras públicas, a pesar de haber estado encarcelado un año y diez meses durante la decisión del caso".

En su carta, Lord Palmerston dice que las autoridades de Cuba, "en vez de aprovecharse del testimonio de Besanillas para condenar y castigar a los delincuentes en el caso del Columbia, han dejado por el contrario escapar a estos criminales, al paso que han perseguido y castigado a aquel desgraciado, al parecer con objeto de arredrar a otras personas a presentarse como delatores y facilitar al Gobierno los medios de llevar a efecto las obligaciones de los tratados". Hasta aquí el contenido de la carta de Lord Palmerston.

Una reunión de los componentes de la mesa de la Sección que tuvo lugar el 29 de septiembre de 1850 analiza la misiva del ministro británico: "La sección sospecha que en esta cuestión se ha de mezclar alguna cuestión de amor propio de los agentes ingleses. V.E. recordará que los generales O'Donnell y Roncaly han logrado hacer algunas aprehensiones de negros bozales sin que de ellas tuviesen conocimiento dichos funcionarios ingleses, y que para desquitarse a su vez de las muchas denuncias falsas con que los

mortificaba incesantemente hicieron sentir al cónsul británico la inexactitud de sus noticias pues que siempre estaba denunciando desembarcos imaginarios", observan los funcionarios españoles.

"Cree la sección -continúa el documento- que Mr. Crawford se habrá esforzado para obtener la denuncia de Besanillas, lo que acaso no le haya costado poco dinero, y por lo mismo el capitán general se habrá gozado en que el protegido del cónsul inglés reciba en presidio la recompensa de sus servicios a este funcionario extranjero. Esta cree la sección que sea la verdadera historia secreta del negocio".

Pero aún hay más: "La razón de haber interpuesto su garantía el cónsul inglés es otro motivo de más para que cumpla su condena Besanillas, pues sería altamente chocante que un funcionario extranjero se tomase la libertad de establecer una policía y espionaje en tal escala que asegurase la impunidad a los criminales que ofreciesen sus servicios".

Madrid considera que "después de haber cometido el delito y de haber ofendido a las autoridades de su país dirigiéndose a un funcionario extranjero con la denuncia, la Sección no cree que se esté en el caso de concederle esta gracia."

Hay además otra consideración importante en el texto: "El indulto concedido a Besanillas sería de un efecto funesto en la Isla porque abriría el camino para que otros muchos hiciesen el tráfico de esclavos con la seguridad de quedar impunes con solo hacer una denuncia al cónsul inglés y burlar así el cumplimiento de

la Ley penal".

Finalmente, el 10 de abril de 1851 un documento del Ministerio de Gracia y Justicia afirma que "se ha dignado declarar S.M. que Juan Manuel Besanillas, tripulante del buque negrero Columbia, apresado en la isla de Cuba, no es acreedor a su Real gracia de indulto" (55).

En ningún momento Madrid da la orden de investigar la denuncia en sí, es decir la existencia de esos bozales a los que legalmente se debería emancipar y que suponemos que siguieron en ingenio del citado Luis Lavader. Esta actitud obstinada de anteponer el orgullo nacional al cumplimiento de los pactado en el Tratado de 1835 es similar a la intransigencia con que los británicos desestiman cuantas reclamaciones presenta España en casos de buques condenados con propias pruebas o meras sospechas, como hemos visto antes que ocurre con la condena de La América. La falta de cooperación de las autoridades españolas, aún en los casos tan obvios como el que acabamos de ver, actuaba sin duda en el ánimo británico a la hora de valorar una queja española.

6.12 José Veloso: piloto delator

Otro delator nos proporciona siete años después un recuento más completo de cómo se hacía una expedición negrera en la segunda

55 AHN, Legajo 8042-1848

mitad del siglo ⁽⁵⁶⁾.

Alertado por una denuncia sobre el desembarco de esclavos bozales en Nuevitas, el juez de Puerto Príncipe en 1854, Juan Ronquillo, inicia una investigación en la Cuba rural para dar con los bozales y descubrir quiénes organizaron y financiaron la expedición.

El expediente, más de 900 folios manuscritos, contiene todos los elementos de un relato policiaco en que la obstinación del juez va superando obstáculos puestos por los vecinos de Nuevitas, los terratenientes, los comerciantes, los policías locales, el teniente gobernador, que acaba preso, y los funcionarios, que falsifican las actas de empadronamiento para que los bozales figuren como propiedad ya antigua de los compradores.

A pesar de las dilaciones en reunir una tropa para buscar por el interior de los ingenios de azúcar a los esclavos, que los propietarios ocultan en los montes, y de los chivatazos que reciben los propietarios rurales sobre la llegada del juez, Ronquillo logra encontrar los esclavos, en su mayoría niños de edades comprendidas entre los 8 y los 16 años.

En su despacho va recibiendo nuevas delaciones de esclavos de la zona que, por afán de justicia o por vengarse de sus amos, le dan más pistas sobre la introducción fraudulenta de bozales.

Las diligencias van acompañadas de careos entre los detenidos,

⁵⁶ AHN, Legajo 8060, documento 4, abril de 1855

partes de emancipación de algunos de los bozales, partes de defunción de muchos de estos niños esclavos que fallecen de cólera, e incluso cartas entre los principales accionistas de la expedición en que se demuestra su fraude y se burlan de la insólita impertinencia del juez, cuyo tribunal califica la vox populi como "de la Inquisición".

El expediente constituye una fuente impresionante de información, susceptible de una recreación literaria que prescinda de lo árido de las diligencias judiciales para centrarse en la psicología de sus protagonistas. Aquellos españoles, que compran y venden niños de seis u ocho años y les imprimen a fuego sobre el pecho la marca de propiedad que les identifica como al ganado, se revelan en sus cartas entre sí y en las peticiones de libertad bajo fianza, en el caso de los que son detenidos, como seres débiles que piden compasión por los dolores que les aquejan en la prisión o justifican su brutalidad despiadada por razones humanitarias de ayuda a una familia modesta con problemas económicos.

Aquí vamos a centrarnos en la declaración del piloto, por su carácter ejemplificador de cómo se hacen estas expediciones negreras quince años antes de su desaparición, y en los testimonios de dos de los negros bozales que fueron traídos de África con el resto, pero que hablaban portugués, lo que permite al juez tomarles declaración y a nosotros nos proporciona de un relato doble de la travesía: el del capitán y el de los esclavos.

Las declaraciones de estos esclavos, inéditas, se suman a la

escasa literatura biográfica producida por los testimonios de esclavos que tuvieron ocasión de dejar constancia escrita de su vivencia.

A riesgo de desviarnos del tema, incluimos también el parte judicial en el que se da cuenta del primer descubrimiento de bozales, que paulatinamente conducirá a los restantes, y de las declaraciones de los esclavos que, por orden de su amo, vigilan a los niños africanos ocultos en el matorral cubano.

Por último, antes de analizar las declaraciones, recordemos que en la fecha que nos ocupa, noviembre de 1854, es por segunda vez capitán general de la isla de Cuba el general José Gutiérrez de la Concha, que sustituye a Pezuela. Cayuela Hernández define a Concha como "conocido partidario del sistema esclavista en Cuba" (57) en oposición a Pezuela "al que se consideraba de carácter abolicionista y que, durante su mandato, puso en riesgo muchos de los intereses esclavistas" (58), ejerciendo un duro control sobre la trata clandestina de esclavos.

Sin embargo, el nuevo capitán general, que se había enriquecido llevando comisión de la trata clandestina durante su primer mandato, había modificado su postura y ahora "evaluaba la persecución de la trata como un elemento estratégico ante Gran

57 CAYUELA FERNÁNDEZ, José Gregorio: Los capitanes generales ante la cuestión de la abolición (1854-1863), en Esclavitud y derechos humanos. La lucha por la libertad del negro en el siglo XIX, F. de Solano y A. Guimera, Ed., Madrid, CSIC, 1990, pág. 423

58 CAYUELA FERNÁNDEZ, José Gregorio, op. cit., pág. 423

Bretaña, puesto que si la administración española en Cuba mantenía el cumplimiento de los tratados, Inglaterra podría apoyar a España en la defensa de la isla en caso de amenazas exteriores" (59).

Es probable, por tanto, que el juez Ronquillo se beneficiara para llevar adelante su investigación tanto del precedente sentado por la actitud represiva de Pezuela en los años anteriores, como del cambio de postura política del nuevo capitán general.

6.12.1 Declaración de José Velozo

Aunque es la última de las declaraciones con que se cierra el expediente, del que no conocemos el resultado judicial, empezaremos aquí por la delación del piloto negrero que desencadena la investigación de Ronquillo.

Velozo comparece ante Ronquillo "en la siempre fidelísima Ciudad de La Habana en veinte y nueve de Noviembre de mil ochocientos cincuenta y cuatro, conducido por el sub-comisario Don Manuel Araujo". Al detenido "se le hizo entender la obligación en que estaba de decir verdad".

El interrogatorio, redactado en estilo judicial, es farragoso, pero metódico y da pie a un relato completo y meticuloso de todos los pasos que precedieron a la expedición negrera y la forma en que se llevó a cabo el embarque de esclavos y su distribución posterior

⁵⁹ CAYUELA FERNÁNDEZ, José Gregorio: op. cit., pág. 441

en Cuba.

Veloza afirma que es "natural dela Coruña en Galicia, que no tiene vecindad fija en razon á que su ejercicio y profesion es el estar navegando". Es soltero y de 39 años.

Se encuentra en la cárcel porque "lo aprendio el Sub-comisario de Policia Don Manuel Araujo esta misma noche á cosa de las dos de la madrugada estando durmiendo en su habitacion Calle de la Luna fonda de las cuatro naciones".

La causa de su detención es la autodenuncia que el negrero gallego había efectuado poco antes para vengarse del empresario de la expedición, quien no le ha pagado lo convenido, pues explica ante el juez que "presume que la causa de habersele aprendido ha sido por haberse presentado en el dia de ayer como ála una y media de la tarde en el Palacio del Excelentísimo Señor Capitan General y haberle dicho que se veia en el caso de delatarse el mismo como Capitan de un buque negrero que habia hecho un viaje á la Costa de Africa y desembarcado en las Costas de Nuevitas; con el fin de obligar por este medio al armador principal de esta vecindad accidentalmente, aunque recide generalmente y tiene su establecimiento en Puerto Principe Don Jose Planas á que le satisfaciese la cantidad que aun le restaba de la convenida para emprender y hacer el referido viage".

El juez inquiere "en que cantidad convinieron en que el declarante mandaria el buque en que habrá de hacerse esta espedicion". También quiere saber: "quien ó quienes se

Fin de la trata negrera

comprometieron á satisfacerla con especificacion del dia hora y personas ante quienes se celebrase este compromiso", cuándo decidieron efectuar el proyecto, quiénes son los armadores y los accionistas, así como las "demas personas que directa o indirectamente interviniesen en la misma", dónde y cómo se compró el buque para la travesía y dónde y cómo también se adquirieron los comestibles y otros objetos necesarios para el viaje.

La pregunta del juez Ronquillo taambién se refiere a quienes tripulaban el buque, "con sus nombres y residencia actual", la fecha y el lugar del inicio del viaje, cuánto duró la travesía y en qué punto de África desembarcaron los esclavos.

A Velozo se le interroga también sobre la cantidad de bozales comprados, el lugar de la compra y el precio que se pagó por ellos, la factoría donde se hizo la transacción, la fecha de regreso, el lugar del desembarco, la mortalidad en la travesía y la complicidad de cubanos que colaboraron con el desembarco clandestino. También quiere saber el juez adónde se trasladó a los esclavos "con especificacion de los puntos por donde transitaron y las horas ó dias que invirtieron hasta llegar al punto ó finca en donde por fin los depositaron" y de qué modo y delante de qué personas se hizo el reparto de los bozales entre los accionistas. Tan larga pregunta finaliza inquiriendo a cuánto ascendió el coste de la expedición.

Velozo contesta "que el mejor medio de dar una situacion completa de todo aquello que recuerda á los estensos y minuciosos particulares que comprende esta pregunta es hacer una historia

completa y veridica de cuanto sucedio y tuvo lugar con motivo de esta espedicion por el orden cronologico que los hechos se sucedieron". Según el delator, "á principios de marzo de este mismo año sin recordar el dia fijo yendo una mañana el que contesta como á las doce y media de ella por la calle de Mercaderes hacia el muelle se encontró con Don Jose Planas y le dijo que si queria ir mandando una espedicion á la Costa de Africa para traer negros bozales".

A pesar de la facilidad con que el empresario esclavista aborda a Velozo para una propuesta ilegal, el piloto asegura que hasta ese momento "nunca se ha egercitado en este reprobado trafico". Sin embargo, en lo que ya suele ser una muletilla habitual en las declaraciones de los negreros detenidos o naufragados, Velozo asegura que "obligado por las necesidades en que entonces se encontraba y procurando salir de sus apuros y dar algun desahogo á su familia, acepto la proposicion de Planas indicandole el medio mejor del buen ecsito de la espedicion", a pesar de que acaba de declarar que no tiene experiencia en la trata.

Una vez de acuerdo, Planas y Velozo quedaron en sacar sus respectivos pasaportes para trasladarse a Nueva York y "como en aquella epoca era dificil conseguir dichos pasaportes, el que declara se marchó sin el suyo, pues ni siquiera hizo diligencia para sacarlo ignorando si Planas hizo lo mismo".

El día 6 ambos se trasladaron a Nueva York por el Vapor

Filadelfia y llegaron a esa ciudad el día 11. "Inmediatamente despues de desmbarcados le dijo Planas que mirase que buque de la Bahia conceptuaba mas apropiado para el objeto y que le avisase el resultado". Velozo "escogio un buque á cuya popa estaba escrito Batans y asi se lo manifestó á Planas, el cual al dia siguiente le dijo inspeccionase el buque y mirase las obras que habian de hacerse en el para el objeto que se necesitaba".

Después de inspeccionar el buque, Velozo pasó a Planas una nota "de las obras necesarias" y tres o cuatro días después, "por indicacion del mismo Planas", le pasó otra nota especificando "el rancho necesario para doce ó trece hombres de tripulacion, y no la hizo del que se necesitaba para los bozales en razon á que Planas le manifesto primeramente que en el buque iria un pasagero y despues que este pasagero llevaria toda la cuenta de gastos de la espedicion tanto para hacer el negocio en las Costas de Africa como para hacer la nota del rancho necesario para la gente que habia de comprar".

A partir de este momento comienzan las desavenencias entre el armador y el piloto. Velozo declara que le extrañó "esta resolucion de Planas mayormente cuando ya habian convenido con él en que el que habla correria con la cuenta de todos estos articulos necesarios y cuando le habia dicho que seria capitan del barco en que habia de hacerse la espedicion, de cuya incumbencia es siempre la cuenta de todos estos particulares".

No obstante, Planas se empeñó en que otra persona acompañaría

al piloto a la costa de África. Según Velozo, él nunca supo el nombre completo de dicho individuo, al que a partir de ahora siempre se refiere como Don Juan, quien participó en la expedición "como una especie de sobrecargo" a las órdenes de Velozo.

El día 8 de abril, "egecutadas ya todas las obras que el barco necesitaba para emprender su viage, listos tambien los ranchos de la tripulación y los necesarios para seis cientos negros poco mas ó menos que se calculo podrían caber en el Bergantin Batan le manifesto Planas que al día siguiente habian de hacerse á la vela". Al día siguiente, "como á las diez de la mañana salieron del puerto de New York once individuos de tripulacion todos Americanos el pasagero ó sobrecargo Don Juan que era portugues" y Velozo.

Probablemente para encubrir a los otros negreros que iban en el mismo buque, bien por evitar represalias o por amistad, Velozo hace la sorprendente declaración de que ni durante la travesía ni tras el regreso a Cuba supo "el nombre de ninguno de los marineros espresados, el apellido del sobrecargo Don Juan ni la residencia actual de ninguno de los doce individuos mencionados".

A los 66 días de navegacion, "ó sea el quince ó diez y seis de Julio aunque ahora recuerde mejor que fue sobre á ultimos de Junio", los negreros llegaron a la altura del río Congo, "en donde segun las instrucciones de Planas entrego al sobrecargo Don Juan ocho mil pesos que le habia entregado en New York y hechado un bote al agua en que fue Don Juan á tierra solo para hacer la compra de los negros, pues los cuatro marineros que le condugeron se

volvieron con el bote dejandolo en tierra".

Una vez en tierra, el sobrecargo "estuvo comprando hasta que segun habian convenido transcurrieron ocho dias y volvio á presentarse en la misma altura y recibio nuevas ordenes de Don Juan que se volviese nuevamente á la mar y se presentase á los treinta y cinco dias". Una vez cumplido ese plazo, Don Juan se presentó en el punto convenido de la costa y "sin obstaculo de ninguna clase embarcaron setecientos cincuenta y seis bozales que Don Juan le iba remitiendo desde tierra en lanchas que él mismo se proporcionó".

Una vez embarcados los esclavos y embarcado tambien Don Juan "emprendieron rumbo para las costas de esta isla manifestandole que le habia ido perfectamente bien en tierra, pues habia hecho la operacion con la mayor felicidad habiendole costado cada negro cincuenta y tantos mil reis ó sean á cuarenta pesos poco mas ó menos, debiendo advertir que con los ocho mil pesos que el declarante entregó a Don Juan se compraron doscientos negros y los restantes vinieron á fletes es decir la mitad de su valor para los consignatarios y accionistas y la otra mitad para los cargadores".

La travesía de regreso a Cuba duró 40 días, el tiempo medio a estas alturas del siglo para cruzar el Atlántico. Durante ese tiempo "murieron cincuenta y tres bozales de manera que desembarcaron en el dia diez y seis de septiembre en Nueva Grandes á Barlovento y como á unas seis leguas de Nuevitas setecientos tres bozales".

Una vez frente a las costas cubanas, los negreros "enarbolaron

la señal convenida que era una bandera encarnada en el tope del palo mayor". En tierra les esperaba un tal Enrique Carreto, "segun habian convenido en New York" Planas y Velozo. A las dos de la tarde "Carreto se presento á bordo con dos marineros desconocidos y le manifestó que era el representante del señor Planas comicionado para recibir el cargamento y con efecto en una lancha que el mismo proporciono se hizo el desembarco de los setecientos tres bozales en las Playas de Nueva Grandes, cuya operacion se concluyó como á las cuatro de la tarde del mismo dia".

Una vez se encontraban en tierra tanto los esclavos como los marineros, y por orden de Don Enrique Carreto, entregaron el barco a cuatro individuos desconocidos "para que le quemasen, lo cual ejecutaron en aquel mismo dia". Tras la destruccion de la prueba, "guiados por Don Enrique y dos practicos anduvieron los bozales y toda la tripulacion como cuatro dias con sus noches sin camino determinado pero seguramente por sitios conocidos para los practicos conduciendo las veces que estos podian proporcionar durante las horas de descanso, hasta que se llegaron á una especie de sabana distante como diez leguas de donde habian desembarcado y alli les manifesto Don Enrique Carreto que habia de aguardarse á que viniesen los accionistas".

Éstos llegaron a los dos días. Una vez más, Velozo alega no conocer a ninguno de ellos "y unicamente puede asegurar que eran unos catorce ó quince y repartieron entre ellos y por acciones todos los bozales entre los que habia cincuenta y cinco enfermos

que quedaron en la misma sabana al cuidado de los practicos".

Don Jose Planas se encontró con la expedición al segundo día de camino por la sabana "y habiendo inspeccionado el cargamento se retiró diciendoles que iba á avisarle á los accionistas y traer el dinero suficiente para pagar ala tripulacion". Esta fue la última ocasión en que el piloto vio al comerciante que le contrató, pues "dicho Planas ni se presentó al reparto ni le ha vuelto á ver mas el declarante y aun se dijo estando en la sabana haciendo el reparto que se hallaba preso en Puerto Principe".

Una vez hecho el reparto de los africanos, "y pagada la tripulacion por uno de los accionistas que asistieron á escepcion del sobrecargo Don Juan y al que contesta", los marineros se marcharon para embarcarse para su tierra "y el declarante guiado por un practico y en union de Don Enrique Carreto se trasladó á Nuevitas y desde alli á esta Ciudad".

Tras pagar a la tripulación, cada accionista se llevo consigo el numero de esclavos que le tocaron, sin que Velozo se acordara de "cual sea el numero fijo que á cada uno le tocó por ignorar el numero de acciones que entraron en la espedicion y ademas porque alli habia varios individuos que no solo representaban su parte sino la de otros que estaban ausentes y sin poder decir tampoco al punto que cada uno les condujo por que segun ha dicho el declarante se vino para Nuevitas inmediatamente que cada uno de los otros se retiraron para su destino".

También el misterioso sobrecargo portugués "se despidio del

Fin de la trata negrera

declarante sin decirle para que punto partia y desde entonces no le ha vuelto á ver sin saber si le han pagado". Una vez llegado a La Habana, Velozo, "acompañado de Don Enrique Carreto casi todos los dias de Correo iba á preguntar si habia carta de Don Jose Planas que vive en la calle del Baratillo casa de Don Miguel Anguera hasta que hace como cosa de diez y seis dias se manifesto que habia recibido carta de Don Jose Planas en la que prevenia que no se le entregase al que contesta mas cantidad que los ocho mil pesos que ya le habian sido entregados por la casa de Anguera y Vilá á los dos dias de haber llegado á esta Ciudad".

Cuando Planas salió bajo fianza de la cárcel de Puerto Principe, "por conducto de Don Manuel Anguera y Don Jaime Rubinosa le manifestó el que habla que le satisfaciese el resto hasta diez y siete mil pesos que habian convenido (en esto) los accionistas y el que contesta antes y despues de haberse hecho el reparto del casrgamento y por ultimo que á pesar de las diferentes contestaciones mediadas entre Planas y el que absuelve ya por escrito ya por medio de los mismos Anguera y Rubinosa para que le satisfaciese las mil onzas indicadas viendo que Planas se niega á entregarle un solo cuarto mas de los ocho mil pesos que ya ha recibido, fué por lo que se decidió á dar parte de todo en el dia de ayer al Excelentísimo Señor Capitan General de esta Ysla".

Como en el caso de Bezanillas, es de nuevo el incumplimiento de lo acordado lo que mueve a un negrero a denunciar la expedición en que ha participado. A Velozo le habían prometido que la

expedición "se haría bien por factura o á flete y que en ambos casos sabido es que el Capitan gana el diez por ciento sobre el cargamento, valor que se recibe en genero". Por esa causa, Velozo explica que no habló de cantidades exactas, aunque sentía recelos desde que en Nueva York apareciese el portugués que actuó de sobrecargo.

En aquella ocasión, Velozo preguntó a Planas "el día antes de la salida que en que concepto iba el declarante en la expedición y que cuanto ganaría en ella, á lo que Planas le contestó: que lo mismo que un amigo suyo que había salido pocos días antes con el mismo objeto". Velozo advierte que "era cierto que su amigo había salido días antes con el ajuste de una onza por cabeza de negro que trajese á esta isla", pero explica que "dicho capitán salió á factoría fija en cuyo caso los capitanes no cobran mas que una onza por cada cabeza de negro, pero que siendo el primer ajuste del declarante con Planas á razón de factura ó flete se reservo el derecho de reclamar á su tiempo lo que le correspondía con arreglo al convenio, en razón á que tenía ya que salir de New York y hacer la expedición por haber salido ya de esta ciudad con ese objeto".

La ambigüedad sobre su ganancia jugó a Velozo una mala pasada, pues "cuando por primera vez vio á D. Enrique Carreto le espuso cuanto había tenido lugar sobre el particular con Planas quien le manifestó que indudablemente le asistía la razón que lo mismo hizo con los accionistas antes y después del reparto, y convencidos también de su derecho le ofrecieron pagar en el acto hasta mil

onzas que al efecto llevaban ya prevenidas, pero que ecsigiendoles el que contesta tres mil pesos mas y aun vista la resistencia de los otros proponiendoles partir la diferencia de los tres mil pesos cuya proposicion no fue aceptada no quiso recibir cantidad alguna hasta verse con Planas y concluir este asunto de la manera estipulada". Sin embargo, el piloto ya no vuelve a ver a Planas.

La declaración sigue, pero ya se pierde en las idas y venidas de Velozo para cobrar su sueldo convenido, hasta que sintiéndose engañado se autoinculpa. Semanas antes, el juez Ronquillo había escuchado el relato de la misma travesía, pero en esta ocasión efectuado por dos esclavos: los bozales Antonio y Manuel María de la Concepción, cuyo testimonio sirve de contrapunto al de Velozo.

6.12.2 Descubrimiento de los bozales

Ronquillo encontró a los esclavos recién llegados de África en su primera irrupción en un ingenio en busca de pruebas del desembarco ilegal del que había recibido una denuncia. Tras muchas dilaciones para lograr reunir una escolta, el 4 de octubre de 1854, el juez se presenta en el ingenio Bages con una fuerza de ocho policías locales y pide al propietario, Juan Bages, que reúna a la dotación de mano de obra. A la vista del conjunto de esclavos, Ronquillo se da cuenta de que muchos de ellos son diferentes de los nacidos en Cuba, por lo que comienza a separar a los criollos de los bozales.

Mientras hace esto, "advirtiéndole que uno de ellos se producía

en mal Portugués, pero que era facil comprenderlo, y aprovechando esta circunstancia, se cercioró por el mismo de que en efecto no solo eran de la expedicion que motiva este procedimiento los ciento veinte y dos que se separaron del resto de la esclavitud, sino que aun habia un numero considerable ocultos". Otra prueba de que algunas autoridades locales habían avisado ilegalmente al dueño del ingenio de que se preparaba una expedición sorpresa para registrar su propiedad.

Ante este descubrimiento inesperado, "seguidamente y como á las once de la noche, se dispuso que saliese la fuerza con los negros bozales practicos y á distancia de una legua se encontró en el monte un gran ranchon de vara en tierra como entrevesado de palos por las culatas dando á conocer que era el barracon de negros abandonado de corto tiempo por el mal olor que despedia".

Los guardias que acompañaron al juez vieron que del ranchón salía una vereda. "Se siguió por ella y ala media legua se continuó por la margen del rio Saramaguacan que estaba en gran creciente y a otra tanta distancia, se divisó en la parte opuesta un bote escondido con dos ó tres hombres, de los cuales fugaron dos á la voz de alto y fuego, obligando el temor al tercero á cruzar la embarcación en la que se pasó la fuerza, y siguiendo por una trocha que casi no se percibia, se sorprendio á medio cuarto de legua la rancheria de negros bozales, que en numero de cuarenta y nueve tenian ocultos".

Es difícil saber qué sintió el juez al encontrar cerca de

medio centenar de niños y adolescentes recién desembarcados de África, ocultos en el campo cubano, algunos enfermos, e ignorantes de su destino y de las intenciones de aquéllos desconocidos. Lo que es seguro es que este descubrimiento es una de las escasísimas victorias de un magistrado abolicionista e independiente en Cuba. Para ello se tuvieron que dar de la mano una cadena de casualidades y denuncias junto con una tenacidad y un sentido de la justicia irreprochables.

El parco lenguaje judicial en que está redactado este capítulo da cuenta de que tras el hallazgo de los esclavos, "se regreso al Yngenio conduciendo preso al negro que los guardaba y aprendiendo asimismo en esta finca los dos que habian fugado, nombrados Jose Ramon y Eusebio, de la misma dotacion; y en vista de que convenia recibir declaraciones sobre el particular, se procedió á evacuarlas y se dispuso la conduccion de los negros bozales en carretas por estar sumamente estenuados, lo que se verificó casi hasta la Bahia de Baga".

6.12.3 Declaración del negro Deciderio

Esa misma noche, el juez interroga a los esclavos detenidos al cuidado de los bozales, comenzando por el que no había huido, el negro negro Deciderio "que manifestó, ser de nación, soltero como de cuarenta años de edad y esclavo de Don Juan Bages".

A la pregunta de por qué se hallaba en el bote que "á orillas

del rio Saramaguacan estaba esta noche amarrado y encubierto de maleza y quienes le acompañaban", Deciderio contesta que "hacia dos dias se encontraba al cuidado de los negros bozales que se han capturado por orden que le diera su amo Don Juan Bages y que le acompañaban los dos esclavos de la finca nombrados Jose Ramon y Eusebio los cuales fugaron en el acto de la sorpresa".

Deciderio explica asimismo que hacía como dos semanas que estaban ocultos y que recuerda que vinieron un domingo. Asegura ignorar á quien pertenecen.

El juez quiere también saber si a la vez que llegaron los bozales descubiertos había llegado también "la negrada nueva que tiene varias marcas en el cuerpo y figura como dotación de la finca", es decir los esclavos que despertaron las sospechas de Ronquillo cuando mandó traer a su presencia a toda la dotación del ingenio Bages. Deciderio contestó afirmativamente. Todos los bozales llegaron en la misma fecha, "quedando unos en el Yngenio y metiendo los otros en el monte".

No sabe, en cambio, si otros ingenios vecinos disponen también de ranchos improvisados en los que se hayan ocultado los africanos recién traídos por Velozo.

El rancho en que Ronquillo y sus ocho guardias descubrieron a los 49 jóvenes había sido construido por otros esclavos de la misma finca "por disposición de su amo Don Juan Bages".

El juez desea saber si han muerto algunos de los esclavos acabados de comprar por Bages, a lo que Deciderio responde que "se

murieron dos y uno lo enterraron inmediato al rancho grande que estaba cerca de un platanal al cual trasladaron los negritos al en que fueron sorprendidos y que el otro cadaver ignora lo que se hiciera de el".

El esclavo interrogado ignora también, como es lógico, cuándo se empadronaron los esclavos que le mostraron en la finca. Este es otro de los obstáculos con que tropezaba la justicia en Cuba a la hora de perseguir la introducción fraudulenta de esclavos. Si Bages presenta una parte de los bozales ante el juez Ronquillo a su llegada al ingenio, en lugar de ocultarlos con los demás en el ranchón del monte, es porque éstos figuran en la lista de empadronados legalmente como miembros de la dotación de la finca. Eso supone la complicidad de los funcionarios locales que falsifican los certificados y registran como nacidos en Cuba a los africanos recién desembarcados de manera rutinaria. Lo único que no es rutinario en este caso es que la autoridad judicial vaya hasta el fondo de una investigación y ponga al descubierto la complicidad y la corrupción generalizada que encubría la continuación de la trata en esta colonia insular española.

Deciderio tampoco sabe dónde consiguió su amo "los negritos bozales de la finca y los ocultos". Sólo sabe decir que "lo llamaron un día Domingo y vio los negros en el local de la finca, solamente con su amo". Por último, el bozal declara que el mayoral del ingenio es cómplice del patrón y sabía que había muchachos ocultos en la finca.

6.12.4 Declaración del negro José Ramón

Tras hablar con Deciderio, el juez toma declaración a uno de los esclavos que se dieron a la fuga en un principio, el negro Jose Ramon, "que espresó ser vecino de Nuevitas, soltero de veinte y cinco años de edad y esclavo de Don Juan Bages".

José Ramón declara "que estaba ala margen del rio Saramaguacan junto con los negros Deciderio y Eusebio en un bote de su amo hasta la una de la noche en que sele sorprendio y fugaron viniendo ala finca y se incorporaron á la esclavitud".

Se encontraba en el monte porque "su amo lo habia destinado á cuidar unos negros bozales que estaban alli reunidos y que el objeto de estar en vela habia sido tambien por encargo que se les diera para evitar fuesen sorprendidos por el señor Juez que le interroga". Bages sabía que se preparaba una inspección con antelación suficiente.

Este esclavo afirma que "ha oido decir sin recordar las personas que los negritos correspondian parte á Don Jose Planas y que hace como quince dias que estaban ocultos".

Al igual que Deciderio, José Ramón confirma que tanto los bozales hallados por el juez como los ocultos en el ranchón llegaron a la vez: "Sabe son de los ultimos que se han trasladado de Africa y llegaron á mediados del mes pasado".

Estos esclavos, a los que el juez ha sorprendido y detenido custodiando en el monte una partida de adolescentes ilegalmente

adquiridos por su amo, tienen miedo. Miedo de la autoridad judicial probablemente, pero más miedo aún de las represalias del amo, a cuya custodia más tarde o más temprano regresarán. Su testimonio es por lo tanto prudente al sentirse apresados entre la justicia y la autoridad de su dueño legal, quien tiene amplios poderes para vengarse de su indiscreción con castigos corporales si así lo desea.

A José Ramón le desborda el miedo y suplica al juez que impida que regrese a poder de su amo, al que ha fallado por dejarse sorprender. A cambio de eso, le traiciona y "se estiende á decir que de los mismos negros ecsisten otros en las fincas inmediatas, por lo que ha comprendido".

6.12.5 Declaración del negro Eusebio

Para el juez, la noche del hallazgo aún no ha concluido tras esta nueva delación y pasa a interrogar al tercer guardián de los bozales, "el negro Eusebio de nacion, soltero de cuarenta años y esclavo de Don Juan Bages".

Eusebio responde a las mismas preguntas que los otros dos esclavos. Admite que "habiendolo destinado su amo Don Juan Bages hacia como dos semanas para que cuidase de los negritos bozales que se capturaron, continuaba en esta ocupacion cuando lo sorprendieron en esta noche y fugo al aviso que le diera Jose Ramon que con el mismo objeto se hallaba con Deciderio en el bote, y ambos fugaron,

Fin de la trata negrera

viniendo ala casa de la finca y se incorporaron con la demas esclavitud hasta que por orden del señor Juez que le pregunta fueron estrahidos".

Punto por punto, su declaración coincide con la de los anteriores. Hacía como dos semanas que estaban los bozales en la finca. Habían llegado junto con los que descubrió el juez en la finca. Añade que "su amo lo mando un dia Domingo que fuese a cuidar los negritos que iban para el monte quedando los demas en la casa sin saber por que, bien que le oyó decir á su amo que los negritos del monte eran de otra gente".

Cuando se le pregunta "si el ranchon grande que está al lado del platanal fue ocupado por otros negros ó por los mismos y en que numero", contesta que "el rancho lo ocuparon estos mismos negritos hasta la madrugada de ayer en que se trasladaron precipitadamente hasta el rancho en que fueron cogidos cruzando el Rio, pues su amo dijo: que iba á venir el señor Juez ala finca segun aviso que le habian dado en el momento".

Eusebio también recuerda que "dejaron en el rancho grande dos negritos moribundos los cuales parece murieron y no sabe lo que hicieron de ellos".

El esclavo no sabe quién dio el soplo a Bages de que un juez se dirigía la finca, pero sí que "que de los negros bozales iguales á los de la casa hay en otras fincas inmediatas en las que se repartieron, e ignora si de estos habian establecido alguna rancheria oculta en los montes, por que el declarante no se ha

movido de la finca."

6.12.6 Declaración del negro bozal Antonio

Unos días después, el juez hace comparecer a los dos bozales que hablan portugués, empezando "por el negro bozal que dijo llamarse Antonio, de los empadronados en el Yngenio de Bages y a que se refiere la diligencia de hojas, al parecer de diez y ocho años", según la diligencia judicial.

Antonio relata que estando en África, "en Bengala y puerto conocido por Maranini lo cogio un hombre blanco llamado Nand el cual vive en otra poblacion de aquella costa y tiene un Yngenio de hacer aguardiente lo aseguró por los brazos lo pegó (en) la Calimba [sic] que se advierte en el pecho y le metio en el barco que se llama Brick segundo en donde estaban ya cargados los demas negritos a quienes maltrataban y oprimian la boca para hacerles callar sus lloros".

El joven recuerda que "como muchos ingleses cruzaban y rondaban salió el barco de noche mandado por el Capitan Enrique Montesinos, contramaestre Don Pepe y cree que se apellida Velozo con diez marineros de tripulacion".

Nada dice de la travesía, pero sí que "á los cuarenta y cuatro dias de navegacion arribaron á estas costas y desembarcaron de noche y en seguidas á caminar acompañados de muchos hombres blancos, al propio tiempo que quemaron el buque pues se veia

perfectamente por el camino que llevaban el cual era de mucha piedra".

Tras la caminata, "llegaron á un punto donde habia un ranchon y muchos blancos y entonces se repartieron los negros y Montesinos y sus marineros se marcharon y embarcaron en un barco que pasaba por la costa quedando Don Jose (el que se encuentra escondido) por estos montes".

Antonio "y otros muchos compañeros continuaron caminando hasta este Yngenio quedando en él los que se separaron esta tarde y escondiendo los demas que descubrio en el momento". El bozal afirma que "salieron ochocientos de Africa, murieron treinta en la mar, y muchos enfermos desembarcaron los que trasladaron en dos botes á otro punto y en el camino por tierra murieron bastantes pero no sabe el numero porque los blancos que habia alborotaban mucho y robaban muchos compañeros y seles llevaban e ignora á que punto por que no sabe esta tierra en la que hace como veinte dias que llegaron".

6.12.7 Declaración del negro bozal Manuel María de la Concepción

El 10 de octubre es otro africano desembarcado clandestinamente quien presta declaración, "Manuel Maria de la Concepcion, natural de Anambara en la costa de Africa, soltero de cincuenta y cuatro años y de oficio sastre".

Manuel manifiesta "que no llega á un mes cuando desembarcó en

esta Ysla en union de muchos esclavos que se traian de la costa de Africa verificando su desembarque por la costa y cerca del punto donde se hallaban despues de cuarenta y tres dias de navegacion desde el puerto de Nararini en la Costa de Africa del que salieron de noche".

A diferencia del testimonio anterior, este esclavo dice que "como fue colocado en el fondo del barco, no sabe ni quien fuera el Capitan ni la demas gente blanca que habia á bordo, bien que si lo viera lo conociera pues recuerda que es calvo por delante, bastante espigado con vigote y picado de viruelas".

Curiosamente, este sastre de edad avanzada es víctima de lo que él mismo ha hecho con muchos otros africanos, pues además de sastre, Manuel María de la Concepción trabajaba para un negrero y explica al juez que "en Africa lo embarcaron malamente sorprendiendolo en la noche que salio el barco y trayendolo con los demas esclavos, pues era libre y estaba al servicio de Don Bernardino Enrique Abreu á quien le hacia compra de esclavos para su patron, el mismo que lo cogio y entregó á dicho patron".

El esclavizador esclavizado corrobora el relato del bozal Antonio. Desde la llegada del buque a Cuba, "llevaron en lanchas á todos los enfermos para el monte donde fueron cogidos, recordando de dos blancos, de los que uno era anciano". Añade que en el momento del desembarque "murieron mas de veinte y cinco negros y que los asistian de la casa que estaba cerca en donde vivia el blanco que vino en la lancha con los soldados cuando fueron

sorprendidos".

Uno de los blancos que cuidaba a los negros se llamaba Antonio y con él les vigilaba "un negro que no sabe su nombre".

Al resto del pasaje esclavo "los repartieron, el barco lo quemaron la misma noche que saltaron en tierra ignorando lo que se hizo la tripulación".

Este hombre, casi sexagenario, había sido bautizado al catolicismo en la Iglesia de Ambaca.

Tanto esta expedición, como la delatada por Bezanillas, se ajustan al modelo de la trata de negros tras su prohibición. Un número determinado de personas, dueños de ingenios o comerciantes de una localidad, se convierten en accionistas de la empresa, que requiere la compra de un buque y contactos en la costa de África.

Entre 1850 y 1860, "la preparación de buques negreros se convirtió en un floreciente negocio en Estados Unidos, centrado en la ciudad de Nueva York", según DuBois. Esta expedición se ajusta en esto perfectamente al modelo general. El historiador estadounidense menciona como segundo punto de salida de expediciones negreras desde su país a la ciudad de Nueva Orleans (60).

Una vez frente a las factorías, los intermediarios se

⁶⁰ DUBOIS, W. E. B.: *The suppression of the African slave trade to the United States of America (1638-1870)*, Massachussets, 1970, págs. 178 y 179

Fin de la trata negrera

apresuran en juntar un número tan elevado de esclavos como quepa en el buque. La capacidad va aumentando a lo largo del siglo. Recordemos que los cruceros ingleses mencionan en 1863 que se les ha escapado un buque con 1.300 esclavos a bordo.

El embarque de los esclavos se efectúa de una sola vez para reducir el riesgo de ser capturados por los cruceros británicos. Hasta ese momento, el buque negrero navega frente a la costa para evitar ser descubierto y apresado con pruebas. Una vez realizado el embarque, el buque se dirige sin demora hacia Cuba, adonde en estas fechas se suele llegar en unos cuarenta días de travesía, si no hay problemas, como ocurre con la expedición denunciada por Velozo.

Al llegar a Cuba, el buque no se dirige a puerto -donde entra unos días después declarando que llega en lastre de la costa de África-, sino que ancla frente a la zona donde se le espera y, de noche, desembarca a toda prisa su cargamento humano, que es conducido directamente al ingenio donde está destinada su carga humana.

Los accionistas, acompañados por empleados suyos, se reparten los esclavos en función del número de acciones que poseen. Aunque estos desembarcos clandestinos son de dominio público, en muchos casos el buque se quema o se hunde para no dejar pruebas demasiado visibles y permitir a las autoridades locales, que suelen estar al tanto de lo que ocurre, salvar la cara en el caso de una investigación.

Este esquema coincide punto por punto con el relato que hace

Fin de la trata negrera

en sus memorias el negrero Canot, refiriéndose a un desembarco de esclavos en 1827, cuando ya la trata era ilegal (⁶¹).

Durante unos quince años más, esta infamia, que implica la complicidad de amplios sectores de la sociedad, siguió siendo una escena corriente en las recortadas costas de la muy leal isla de Cuba.

⁶¹ CONNEAU, Captain Theophilus: *op. cit.*, págs. 87 a 89

ABRIR VOLUMEN II





ABRIR 6. 12

El Tribunal Mixto Anglo Español de Sierra Leona
1819–1873

Memoria de doctorado
de
L. Arturo Arnalte Barrera

Dirigida
por
José U. Martínez Carreras

Departamento de Historia Contemporánea Universal
Facultad de Geografía e Historia
Universidad Complutense de Madrid
1992
Volumen II

CAPÍTULO VII

Noticias sobre las posesiones españolas
en el Golfo de Guinea

7.1 Adquisición de un "diamante en bruto"

El 1 de octubre de 1777 España adquiere por el Tratado de San Ildefonso, firmado con Portugal, las islas de Fernando Poo y Annobón en el golfo de Guinea, a cambio de concesiones territoriales en el nuevo trazado de las fronteras de Brasil.

El 24 de marzo de 1778, mediante el Tratado del Pardo, se ratifica lo pactado. España, que durante trescientos años ha dependido de proveedores extranjeros para renovar la mano de obra esclava en sus colonias americanas, trata ahora de hacerse con una fuente propia de aprovisionamiento frente a la costa de Africa ⁽¹⁾.

Cinco años después, parte del puerto de Montevideo la expedición del conde de Argelejos para tomar posesión de las nuevas tierras. La expedición fue un fracaso, pues no logró dejar establecida en las islas una guarnición permanente de españoles. Esta incapacidad para aprovechar económicamente el nuevo territorio colonial, que se prolonga durante todo el siglo, hace que los comisionados españoles en Freetown se refieran a menudo a las islas con el término de "diamante en bruto" de la corona española. Diamante que fue codiciado también por Gran Bretaña en el primer

¹ SUNDIATA, I. K.: A note on an abortive slave trade: Fernando Po 1778-1781, en Bulletin de l'Ifan, tomo xxxv, Dakar, 1973

tercio de siglo.

Ya en 1783, el Comodoro inglés Buller visitó Fernando Poo, pero hasta principios del siguiente siglo no se producen una serie de expediciones británicas a la isla: en 1819 (expedición del capitán Robertson); en 1821 (expedición del capitán Kelly); y en 1827 (expedición del capitán Fitzwilliam Owes, que funda Port Clarence, ciudad a la que los españoles bautizarán en 1845 como Santa Isabel).

Antes de analizar en detalle el resultado de la expedición de Owen, cuyo fin es trasladar a Fernando Po las Comisiones Mixtas de Sierra Leona -objetivo que no se llevó finalmente a cabo- , vamos a detenernos en el impacto que causó en los marinos y comerciantes ingleses la isla de Fernando Po desde 1821. Atracción que preludia las maniobras diplomáticas británicas para hacerse con la isla y explica el empeño que Londres puso en conseguir el visto bueno español para poner pie en ella.

Las síntesis históricas que hemos consultado sobre el período parecen haber suya la interpretación inglesa de esta maniobra diplomática y explican el interés británico por Fernando Po como resultado de la búsqueda de una base idónea para la mejor represión del tráfico de esclavos. Según Daget, (entre otros): "Offers to Spain to buy Fernando Po, in order to better carry out suppression

in the Bight of Biafra came out to nothing" (2).

Sin embargo, diversos indicios documentales inducen a sostener que Londres tenía intenciones comerciales y políticas para apoderarse de la isla, aunque éstas no invaliden las razones humanitarias.

7.2 Un emplazamiento envidiablemente situado

Fernando Po era conocido por los ingleses desde finales del XVIII y comenzó a ser codiciado a principios del s. XIX, como demuestra una serie de artículos aparecidos en sucesivos números de The Royal Gazette & Sierra Leone Advertiser de agosto de 1822 en la sección titulada "Illustrations of Africa" (3).

Los artículos aparecidos en la revista se refieren principalmente a los descubrimientos hechos por la expedición de Kelly, al mando del Pheasant, el mismo buque que llevó a los primeros comisionados españoles a Freetown, en 1821.

En ellos se define a los habitantes de la isla en términos amables, creyéndose apreciar en los nativos a súbditos potencialmente colonizables. "Every individual who has visited

² DAGET, S.: The abolition of the slave trade, en Africa in the nineteenth century until the 1880s, vol. VI de General History of Africa, J. Fadi Ajayi Ed., University of California Press, 1989, pág. 71

³ PRO, Legajo CO 271/2, que contiene la colección del The Rooyal Gazette & Sierra Leone Advertiser encuadrada desde 1800 hasta 1825

these remote and obscure islanders agree as to their manly appearance, active and muscular habits; and although in the most deplorable state of ignorance and barbarism, they are yet evidently of a mild and good-humoured disposition, never manifesting any treacherous or vindictive propensity:-thieving and cheating are the only crimes of which they have been accused", se lee en el segundo capítulo de la serie sobre Fernando Po (4). El texto, que no está firmado, es una síntesis de diversos testimonios, informes y colaboraciones efectuadas por británicos que han visitado la isla. Así, por ejemplo, cita el informe de Sir George Collier, redactado en 1821, para presentar ante la Cámara de los Comunes. Collier viajó con Kelly en la expedición oficial de 1821, en la que además del Pheasant participaron el Morgiana y el Tartar, y parte de su misión era informar de sus observaciones a las autoridades británicas.

La literatura de viajes del siglo XIX, y el caso de África es quizás su expresión más evidente, es una literatura de conquista, lo que Mary Louise Pratt llama "fantasy of dominance" (5). Los autores británicos que describen la isla de Fernando Poo en los textos que comentamos no escapan a esta fantasía de dominación y

⁴ PRO, Legajo CO 271/2, The Royal Gazette & Sierra Leone Advertiser, nº 219 del 10 agosto de 1822

⁵ PRATT, Mary Louise: Scratches on the face of the country; or, what Mr. Barrow saw in the land of the Bushmen, en "Race", Writing and Difference, H. L. Gates Jr. Ed, University of Chicago Press, 1986, pág 143

se refieren a la isla en términos de territorio explotable para la agricultura y a sus habitantes como presunta mano de obra. Siguiendo el análisis de Pratt, "This nineteenth-century exploration writing rejoins two planetary processes that had been ideologically sundered: the expansion of the knowledge edifice of natural history and the expansion of the capitalist worl system" (6).

La detallada descripción de la isla en el artículo que comentamos es un análisis de las posibilidades que ofrecería su conversión en una posesión colonial británica. "The soil itself - escribe Collier- was a rich loam, well suitable to produce all that is raised in the British Colonies in the West Indies, though, unlike unlike all uncultivated land in climates where vegetation is so rapid, excepting the spots cleared by the natives, and on the sides of one of the Western mountains, which exhibits an appearance as if cultivation had at some former period been successfully attempted, the whole is over-run with timber and underwood; the clearing of this must be attended with great labour and expense; but if ever the attempt should be made, the hiring of Kroomen would certainly be the cheapest means, unless the natives should, by any inducement, be themselves disposed to submit to such labour" (7).

A continuación, Collier pasa a describir a esos hombres a los

⁶ PRATT, M. L.: op. cit., pág 144

⁷ PRO, Legajo CO 271/2, The Royal Gazette & Sierra Leone Advertiser, nº 219 del 10 agosto de 1822

que habría que convencer para someterse al trabajo. "Neither men nor women wore any other covering than a belt formed of grass, or plait of some vegetable, round the waist; many had only a single cord, made from the bark of a tree neatly twisted, and within this, a few green leaves were stuck. Boys and girls who had not reached to the years of puberty, were without any covering whatever. On the arm, a small braid was fixed, which answered the purposes of ornament and of use, the rude knife carried by each person being therein placed, and with it a small sprig of a flowering shrub: the later we considered a token of peace. On the wrist several had a braid of plaited bark, three, four and five inches thick; sometimes ornamented with a bead, apparently made from bone and shells; other of the natives had similar braids ornamented with a few glass beads, obtained probably from the Portuguese traders" (8).

Las descripciones antropológicas que ofrecen los viajeros del XIX obedecen también a la necesidad ideológica de justificar la conquista. Volviendo a Pratt: "Manners-and-customs description could serve as a paradigmatic case of the ways in which ideology normalizes, codifies, and reifies" (9). Se describe al nativo como un elemento estático, fuera del tiempo y de la evolución, un elemento integrante del paisaje sobre el que se proyecta el deseo de aprovechamiento económico, de la conquista. Simultáneamente, la

⁸Idem

⁹ PRATT, M. L.: op. cit., pág 140

literatura de exploración ofrece una contrapartida a la inseguridad social de la cultura a la que pertenece el narrador. "At home, culture might often seem threatened by anarchy: through Chartism, tradeunionism, and socialism, the alternative voices of the working class could at least be heard by anyone who cared to listen. Abroad, the culture of the "conquering race" seemed unchallenged: in imperialist discourse the voices of the dominated are represented almost entirely by their silence, their absence" (10), escribe Patrick Brantlinger.

Los nativos que encuentran los ingleses en 1821 ya conocen de sobra al hombre blanco, como describe Collier, por las ocasionales paradas de mercaderes y traficantes de esclavos en la isla donde cambian ron y abalorios por alimentos.

Para Collier, la forma de vestirse de estos isleños recuerda más a los indios norteamericanos que a los africanos. "The hair of these islanders were matted into several locks; a mixture of palm oil and red ochre affords a protection against the rain as well as against vermin: the whole body was smeared over with this composition, even to their hands, and gave them the appearance of North American Indians rather than African negroes" (11).

¹⁰ BRANTLINGER, Patrick: Victorians and Africans: the Genealogy of the Myth of the Dark Continent, en "Race", Writing and Difference, H. L. Gates Jr. Ed., University of Chicago Press, 1986, pág. 186

¹¹ PRO, Legajo CO 271/2, The Royal Gazette & Sierra Leone Advertiser, n° 219 del 10 agosto de 1822

La relación comercial que tuvieron los exploradores ingleses fue prometedora, pues los isleños se pelearon para intercambiar mercancías con ellos: "There was a degree of jealousy shown by the natives with whom our trafic commenced, towards such of their countrymen who came from the interior to offer their produce; the party with whom we were bartering appeared indignant at the approach of the new comers, and arming themselves with their lances sallied forth along the beach to prevent what they considered intrusion. On this occasion we observed angry menaces, but a palaver took place, and the advancing party retired to the other extremity of the beach, and all further show of hostility ended" (12).

Para el autor del artículo, la población de la isla no es muy numerosa, aunque este factor es casi desconocido. "The population of this island is not ascertained, Sir George Collier supposed it did not exceed 2.000 souls, and he never saw more than a few hundred collected together at one time" (13).

Las costumbres de los isleños fernandinos de principios del XIX son también un misterio: "Their language is peculiar, and unknown to any of the natives of the coast -their religion or supperstitious rites are perfectly unknown- and the construction of their huts and hamlets cannot possibly be described, as they are

¹²Idem

¹³ Idem

all situated on the summits of the hills and mountains to which no European has yet had access, owing to the jealousy of the natives, and an almost impenetrable forest, of the most luxuriant growth, occupying the space from the sea-shore to the cleared and cultivated patches observable about half way up the sides of the mountains" (14).

El artículo tercero de la serie se refiere a la sugerencia de que esta isla sirviera, como ocurre a lo largo del siglo con Freetown y Monrovia, de establecimiento para esclavos emancipados, para lo cual se recomienda efectuar un estudio más en profundidad de sus posibilidades: "Ignorant as we are the nature, extent and capabilities of the soil of this island, and of the population, language, customs and religious scruples or superstitious observances of the natives, it must be matter of surprise to every thinking man acquainted with tropical Africa, to find that, under such circumstance it has been recommended to send there all the Liberated Africans rescued from the holds of floting prisons in the Bights of Benin and Biafra. The individuals who have prematurely recommended this measure are evidently unacquainted with the resources and growing prosperity of Sierra Leone and its dependencies, The voyage from the Bights to this colony has occasionally been protracted by calms and contrary winds to four or five weeks, but it is usually accomplished in much less time:

¹⁴PRO, Legajo CO 271/2, The Royal Gazette & Sierra Leone Advertiser, nº 219 del 10 agosto de 1822

latey, the Thistle and her prize were only nine days from St. Thomas's. We must first acquire a legitimate possession of Fernando Po, and have forts with a military force to protect them, before any attempt can possibly be made to form a settlement of Liberated Africans there. The savage state of the natives would surely forbid such and hazardous attempt, until they are sufficiently advanced in the arts of civilized life. But the acquisition of the island does not appear to be easily obtained; the civilization of the natives would be a work of time and of great difficulty; the building of forts and the forming of a settlement for Liberated Africans would necessarily be with enormous expense; and when these circumstances are considered, at the period His Majesty's ministers are making every effort to reduce expenses of the nation; it is almost absurd to make further mention of the scheme so rashly and so inconsiderately proposed" (15).

Es evidente, pues, que Gran Bretaña está estudiando la toma de posesión de la isla con anterioridad a la propuesta de traslado del Tribunal Mixto.

A este deseo se suma la mencionada mejora que para la persecución de la trata clandestina presenta el emplazamiento de la isla. "Fernando Po is, however, admirably well situated for our cruizers employed in the suppression of the abominable traffic in slaves. In the Gulph of Guinea and Bights of Benin and Biafra, this

¹⁵ PRO, Legajo CO 271/2, The Royal Gazette & Sierra Leone Advertiser, nº 220 del 17 de agosto de 1822

traffic is carried on to a greater extent than at any other part of the line of the coast; and cruizers stationed there would assuredly check, if not altogether destroy, this trade" (16).

No obstante, la represión de la trata es sólo uno entre varios motivos para apoderarse de la isla. Motivos, que como veremos más adelante no se mencionan en la propuesta efectuada a España en 1826 para trasladar el Tribunal Mixto.

"With a view to explore the numerous navigable rivers which fall into the Gulph of Guinea and the Bights of Benin and Biafra - explica más adelante el texto-, Fernando Po is certainly well situated for facilitating this object, and its possession and military fortification would be highly desirable, in the event of these rivers being found out to be so many outlets of the mighty stream - the Niger" (17). Recordemos que la desembocadura del Niger, ese río que parece fluir hacia el interior de Africa no está todavía descubierta. Pero sí se ha descubierto que la posesión y fortificación militar de Fernando Po es muy deseable.

Otro informante del gobierno británico que cita el artículo, Mr M'Queen, es también partidario de hacerse con la isla. "The land (of Fernando Po) is very high, and therefore healthy (...); the inhabitants are warlike, but their subjugation would be an essay

16 PRO, Legajo CO 271/2, The Royal Gazette & Sierra Leone Advertiser, nº 220 del 17 de agosto de 1822

17 Idem

task", escribe M'Queen (¹⁸). El mismo autor explica acto seguido las ventajas que reportaría a Gran Bretaña la subyugación de esos nativos guerreros: "(Fernando Po) could be kept and protected by a naval power, at much less expence than a settlement on the coast or the mainland ... A commanding station, however, inland, would give to this nation (England) a complete monopoly and every advantage ... This island may be of great use as a depôt, till the point of forming a settlement in the interior is finally pitched upon, and rendered secure against attack ... The the Niger, like the Ganges, would acknowledge Great Britain as its protector - our king as its lord" (¹⁹).

Como hemos visto, varias sugerencias fueron propuestas en 1822 y la política colonial africana de Londres tiene elementos de juicio para evaluar la posibilidad de adquirir la isla de Fernando Po. El texto que las recoge se hace también eco de los inconvenientes y finaliza enumerando los interrogantes que plantea tal posibilidad y los inconvenientes que habría que remontar, caso de que Londres se decida a emprender esta aventura.

"It takes a long period of labour -advierte el articulista- and a monstrous expenditure, for a new colony or settlement, in a foreign land, and more especially in Africa, to acquire any thing like an approach to advancement; its wrecks and misfortunes are

¹⁸ PRO, Legajo CO 271/2, The Royal Gazette & Sierra Leone Advertiser, nº 220 del 17 de agosto de 1822

¹⁹ Idem

Noticias de Fernando Poo

numerous, and its rises and falls until stability of some kind of order towards the improvement is attained" (20).

Y el autor se pregunta: "Would any gentleman consent to proceed to Fernando Po as a Commissioner of the Mixed Courts?" (21).

Para terminar, el responsable del informe hace una serie de recomendaciones: "Should His Majesty's Government hereafter resolve to have the rivers in the Bights examined, many things and suggestions contained in Mr. M'Queens work, will be found valuable. Steam vessels will be certainly the best kind of craft for such expeditions; they could rendezvous at Fernando Po, where might be formed a small fort, garrisoned with a few well-disciplined troops of regular and sober habits -such as are to be found in the Royal Artillery- or, if it should be considered, under existing circumstances of the country not expedient to incur the expence of such an establishment on shore, a store-ship, stationed in the north-west bay of the island would be quite sufficient for the purpose of affording assistance to the expedition, and comfortable shelter on its return from any survey of the rivers, or during the periodical rains" (22).

Poco más añade el artículo al tema que nos ocupa. La serie

20 PRO, Legajo CO 271/2, The Royal Gazette & Sierra Leone Advertiser, nº 220 del 17 de agosto de 1822

21 Idem

22 Idem

promete continuar con el estudio de la hipótesis de que el río Niger desemboque en el Golfo de Guinea. Los testimonios anteriores son, sin embargo, bastante aclaratorios de la iniciativa diplomática que acomete Londres en 1826 para pactar con España el traslado del Tribunal Mixto a Fernando Poo.

La documentación española que hemos consultado para redactar este trabajo es confusa en lo que respecta a este establecimiento temporal del Tribunal Mixto en Fernando Poo, puesto que durante esos años no hubo participación española efectiva.

Sin embargo, de una memoria redactada por el Colonial Office en Londres en 1833, estudiando el fracaso del proyectado traslado, se desprende que la iniciativa no llegó a materializarse por reticencias españolas ⁽²³⁾.

7.3 Una guerra de nervios

La memoria analiza desde la óptica británica las circunstancias que condujeron al anuncio de un establecimiento en la isla de Fernando Poo en el año de 1826 hasta su abandono en 1832.

Según el documento, "the extreme insalubrity of Sierra Leone became an object of anxiety not only with the British Government, but with the Courts of Madrid and Lisbon, who remonstrated against

²³ PRO, Legajo CO 325/37

the unhealthings of that Establishment" (24).

Por este motivo, en 1825 el Gobierno británico asegura que centró su atención en Fernando Poo, "an island in the Bight of Benin which was represented as much less insalubrious than the Coast of Africa". Probablemente esta afirmación respecto a la salubridad de la isla se debe a la observación de M'Queen que acabamos de citar.

El funcionario encargado de redactar la memoria recuerda el descubrimiento portugués de la isla, "tho' it appears that the Spaniards, having obtained a cession of the island from the Portuguese Government in 1778, had made an ineffective attempt to take a territorial possession of it". Para Londres, la cesión no demuestra ningún derecho territorial española a la isla, ya que se define el acuerdo como "an obscure transaction, of which it seems that this Country was not at first aware, & which even Portugal & Spain themselves appear to have forgotten".

Para reforzar la tesis de que la isla es un territorio de nadie, el documento insiste en que "Since that period -la cesión de 1778- there has been no territorial occupation, nor any claim of jurisdiction or sovereignty by any European Power in this island which was abandoned to its own population of savage natives".

La estrategia británica se perfila poco a poco a lo largo del texto. Puesto que España no ha hecho uso de su posesión, Gran

²⁴ Esta y las siguientes citas pertenecen al legajo de la nota anterior

Bretaña ve posibilidad de establecerse mediante la instalación de los Tribunales Mixtos. Al fin y al cabo, para la mentalidad imperialista, un territorio ocupado sólo por sus propios habitantes puede considerarse abandonado, desperdiciado, cuando éstos no son europeos.

"It therefore did not seem that there could be any territorial objection to the removal thither of the Court of Mixed Comission from Sierra Leone -sigue diciendo el texto-; but in order to remove all doubt on that head, before any step was taken on our part, a proposal for the removal of the Court to Fernando Po was communicated in 1825 to Spain, Portugal & the Netherlands, respectively, as integral members of the Comission".

El Foreign Office descarta pedir su consentimiento a Portugal tomando en cuenta la cesión de la isla a España. "It was the announcement of this circumstance, probably, that induced the Foreign Office to propose, that in communicating with Spain on the subject, the island should be viewed as an admitted Spanish Possession".

Al leer el análisis británico del fracaso en el traslado del Tribunal a Fernando Po se tiene la impresión de que Londres cree haber cometido un error desde el inicio de las negociaciones al conceder a España el beneficio de la duda.

En primer lugar, pierde fuerza en la negociación. En segundo lugar, el Tratado de 1817 para la represión del tráfico negrero especifica que uno de los dos Tribunales Mixtos pactados con España

Noticias de Fernando Poo

ha de establecerse en territorio británico (recordemos que el otro estaba en la colonia española de Cuba). Al admitir que España tiene derechos territoriales en Fernando Po se está incumpliendo la letra del Tratado.

El secretario británico de Estado para las Colonias, añade la memoria, consideró que "if it were an admitted Spanish Possession, not only did the Treaties forbid a second Mixed Comission Court in the Spanish Territory, but all the special advantages accruing to Great Britain from the Court at Sierra Leone would thus become transferred to Spain".

Por lo tanto la propuesta a España, contenida en una carta de Mr. Lamb al duque del Infantado de 12 de febrero de 1826, para trasladar el Tribunal se redactó en los siguientes términos: "One spot has at length been pointed out, which is not liable to this objection. The island of Fernando Po - & which is wholly without any European occupation. It is situated in the heart of the Slave Trade. Its climate is salubrious & the soil sufficiently fertile.

There is reason to believe that by an amicable arrangement with the Natives (the only Inhabitants now upon the island) some situation fitted for the reception of the Mixed Comission may be peacefully occupied; & if the Spanish Government [ilegible] in the suggestion, Great Britain will take upon herself the expense of their convenient Establishment".

La respuesta española se produjo el 3 de abril siguiente: "In reference to this plan & others in connection with it, proposed by

the English Government, His (Catholic) Majesty is only waiting for detailed information as to the possibility of realizing the plan in question, before he accedes to the proposal".

Como hace notar el redactor de la memoria, "Here is no allusion to any territorial claim". Por lo tanto, el gobierno británico se sintió con las manos libres para llevar adelante el plan, aunque Lamb quiso indagar sobre los detalles a que se refería la comunicación española. En dos nuevas comunicaciones entre ambos gobiernos, el duque del Infantado no hace referencia a reivindicaciones territoriales por parte española y asegura que "whenever Mr. Lamb could notify to him that the Commission could be lodged on the island, His Catholic Majesty would name a Commissioner to proceed there".

Londres interpreta esta respuesta como una solución definitiva al problema territorial "not merely by silence & acquiescence, but by contemplating the actual occupation of the Island & the erection of an Establishment there by this Country".

En consecuencia, Londres dispone el envío a Fernando Poo de una expedición naval con el propósito de formar un establecimiento en la isla. "The Foreign Office were informed of this step, & of the nature of the instructions which were given to the Naval Officer- & the British Commissioners at Sierra Leone were [ilegible] of the intention of His majesty's Government to remove the Commission to Fernando Po".

El 26 de marzo de 1827 se notificó al gobierno español la

existencia de esta expedición y el 28 de junio se comunicó a los embajadores español, portugués y holandés en Londres de la marcha de los preparativos para que lo pusieran en conocimiento de sus comisionados y éstos estuvieran listos para el traslado en el momento oportuno.

"The Expedition sailed in July 1827 -a year & two months after Mr. Lamb's communication with the Spanish Minister and without any indication of objection, or change of opinion on the part of that Government".

Para sorpresa de Londres, dos meses después de la partida de Owen al frente de la expedición, el conde de Ofalia escribe a Londres asegurando que España ve con buenos ojos el establecimiento inglés, siempre y cuando se llegue a un acuerdo sobre el precio de la compra de la isla a Madrid por parte británica. Londres objetó que no pretendía entrar en ninguna negociación para la compra de la isla, asegurando que si Madrid persistía en sus objeciones, "His Majesty's Government in the same spirit in which the plan was proposed would cause the whole proceeding at Fernando Po to be immediately stopped".

Puesto que la parte española había interpretado, según el documento, que Londres pretendía ocupar militarmente la isla, el Foreign Office asegura que los arreglos que se están llevando a cabo sólo se refieren a la instalación del Tribunal Mixto. La administración británica, sin embargo, es consciente de las complicaciones que se presentan a partir de ahora y, en este

Noticias de Fernando Poo

sentido, Mr. Bosanquet, entonces encargado de negocios de la embajada británica en Madrid, escribe a Lord Dudley en enero de 1828: "Your Lordship is of course aware that the object of the Spanish Government in offering to sell the sovereignty of Fernando Po is to pay off some of the claims under the Convention & having once got hold of this idea, they will not be easily induced to depart from it".

El Colonial Department, ante el nuevo giro de la situación, ordena la interrupción de los trabajos que se están desarrollando en Fernando Po en una carta dirigida al Almirantazgo británico del 18 de abril de 1828: "The Spanish Government has manifested some jealousy at the measures which have been taken with a view to the formation of this Establishment, & until it shall have been definitively settled not only with Spain but with the other Powers concerned, that the Courts of Mixed Commissions are to be removed from Sierra Leone to Fernando Po, it is highly desirable that no act should be done by the Superintendent of the Establishment which might be calculated to create new difficulties in coming to an understanding with the Government of Spain on the subject".

Londres recomienda entonces que el capitán Owen se limite a terminar la construcción de las viviendas necesarias para alojar a los miembros de los Tribunales Mixtos. "Consequently that such Stores & materials only as may be considered strictly necessary, should be now forwarded to Fernando Po, & that the Detachment of the Royal African Corps which accompanied the Expedition to that

Noticias de Fernando Poo

Island should be sent back to Sierra Leone, unless Captain Owen should consider the presence of the Detachment indispensably requisite for ensuring the safety of the proposed Establishment".

Igualmente se recomienda a Owen que envíe de regreso a Freetown a los trabajadores libres reclutados en Sierra Leona.

A fin de no alentar las pretensiones españolas de cobrar a los ingleses una isla que éstos no reconocían como española, se ordena a Owen que resida a bordo de su barco y no en tierra.

En marzo de 1828, el establecimiento que debe alojar a los tribunales está listo y en agosto del mismo año "the Colonial Department begged to learn from the Foreign Office whether the difficulties which had been advanced by Spain had been so far removed as to allow of the arrangements for the reception of the Comission being completed - & at what period the Commissioners might be expected to be ready to proceed to Fernando Po".

Lord Aberdeen se dirigió en septiembre al enviado extraordinario de Madrid en Londres para indagar si España autorizaba finalmente la puesta en marcha del establecimiento judicial en Sierra Leona. La respuesta positiva de Madrid llegó en diciembre, con la condición "that the Government of His Britanic Majesty should put forth an authentic Document formally & explicitly acknowledging the incontrovertible rights of Sovereignty & those of Property & Possession vested in Spain upon the said island of Fernando Po".

Han pasado ya dos años desde que se decidió el traslado del

Tribunal. Londres tiene prisa en poner en marcha el nuevo establecimiento, por lo que se muestra dispuesto a aceptar la exigencia "as Great Britain had no immediate interest in questioning the abstract claim". El departamento Colonial recomienda al Foreign Office "that a declaration should be made to the Spanish Government that no prejudice should ever result to the Rights of Spain, whatever they might be, to the Sovereignty of Fernando Po".

Sin embargo, el tira y afloja diplomático no queda zanjado, pues la expresión propuesta queda corta respecto a las expectativas españolas, situación de la que Londres es consciente, pues el texto añade: "Here it must be observed that further than this the Colonial Department could not go; for to have acceded to the whole demand of Spain & to have acknowledged her absolute Sovereignty would have been to defeat the object common to all the Powers, for the Mixed Commission Court could not by the Treaties have been removed to a Spanish Territory".

Londres da instrucciones a su embajador en Madrid para que dé todo tipo de garantías a España de que Gran Bretaña no tiene intereses ocultos en la instalación del Tribunal en Fernando Po, excepto una mejor persecución de la trata clandestina de esclavos. Pero la respuesta tarda en llegar y en abril el secretario británico de Estado para las Colonias ordena la creación de un establecimiento naval en la isla para avituallar a sus ocupantes europeos.

Noticias de Fernando Poo

En noviembre siguiente se produce una contestación española donde se da a entender que "nothing short of a formal & absolute recognition of the Rights of Spain would satisfy the Spanish Government". La obstinación española comienza a hacer mella en la flema británica que ve paralizado un proyecto que ya lleva tres años a la espera de materilizarse, como parece deducirse de la actitud del secretario de Estado para las colonias, quien considera que "it was of little importance wether it were done in the manner proposed by the Spanish Ambassador or in any other form".

La memoria recuerda el error de partida cometido por Londres al dirigirse a España como si fuera propietaria de la isla. "The application for permission to remove the Mixed Commission to Fernando Po, was, it is true, adressed to the Court of Spain (& this might seem to imply a conviction on the part of the Colonial Secretary that the Right was clearly established); but this was done not because the British Government were fully satisfied that Spain possessed an incontenstible title to the Island, but because no preferable claim was advanced from another quarter".

En descargo del departamento Colonial, el funcionario escribe que: "It appeared to be sufficient to assert, in the most formal manner, that the claims of Spain to the Island should not in any degree be injured by the temporary occupation of a small part of it, for the purposes of the Mixed Commission Court".

Pero incluso aunque Londres hubiera accedido a la petición española, quedaba por resolver la cuestión legal: el Tratado no

permite que se establezca un segundo Tribunal Mixto en territorio español. Londres cree entonces encontrar una tercera vía proponiendo a España que ceda sus derechos sólo en la parte de la isla donde se ha construido ya el edificio que debe albergar a la Comisión Mixta.

De nuevo transcurren varios meses hasta que en julio de 1830, "a select Comitee of the House of Commons was appointed to enquire into the present state of the Settlement of Sierra Leona & Fernando Po - & they reported that the Evidence of the healthings of the island of Fernando Po, compared with the existing Settlements on the Coast was somewhat contradictory - but that it did not appear to be more unhealthy - & when cleared of wood, might prove more healthy", lo cual es como no decir nada, aunque "In short the Comitee were of the same opinion as His Majesty's Government had been in regard to the eligibility of the Island for the supression of the Slave Trade; & they recommended that measures should be adopted to enable the Government to remove the Mixed Commission Court from Sierra Leone to that Island, & to make it also the Depôt of Befitting Stations for the Naval & Merchant Service".

La recomendación del comité para el establecimiento de una estación para los servicios naval y mercantil parece dar la razón a los temores españoles que no desean una ocupación aparentemente temporal y altruista de la isla sin un reconocimiento explícito de la soberanía española.

En agosto de 1830, las autoridades británicas competentes

Noticias de Fernando Po

resumen así la situación: "The Foreign Office observed that Spain would require an equivalent for the cession - that the tardy recognition of her Rights by England would increase her suspicion - that the alteration of the Treaties would require time- & that, after all, the superior healthings of Fernando Po was much to be questioned".

La conclusión a que llega el Foreign Office resulta frustrante e impulsa a Sir Goderich, a la sazón jefe de gobierno, a expresar su pesar porque "it now appeared that the negotiation which had for several years past been pending between this Government & that of Spain, in regard to Fernando Po, no longer offered the prospect of a satisfactory termination". El político británico lamenta todos los gastos ocasionados en un proyecto que parece casi frustrado.

Sin embargo, en septiembre de 1830, el Almirantazgo inglés insiste en que la isla de Fernando Po "was the best position on the Coast of Africa for HM Ships to rendezvous at, from the facility of reaching it from every part of the Coast".

La impaciencia británica puede más que el recelo y "at length, however, the Rights of Spain were formally recognized by the Secretary of State for Foreign Affairs; & the immediate consent of Spain to the Establishment was obtained". Estamos ya en el 30 de octubre de 1830.

En enero de 1831, Lord Goderich se dirige al Tesoro para pedir la suma de 25.000 libras esterlinas para el establecimiento de Fernando Po, asegurando en el texto de la petición que la

determinación de seguir adelante se debe al informe favorable de la comisión parlamentaria que había analizado el problema: "Under the circumstances of so uncertain a tenure as that which has been described, I should feel great doubts as to the propriety of expending any considerable sum in completing & keeping up the Establishment now formed in the Island, if a Select Comitee of the House of Commons had not during the last Session of Parliament, so strongly recommended the removal of the the Courts of Mixed Comission to Fernando Po".

Gran parte del año de 1831 transcurre en los trabajos legales necesarios para adaptar los tratados a la anómala circunstancia, "but the details were found to present so many formidable difficulties, that the attempt seems to have been abandoned".

Fracasado el proyecto de cambiar la ley debido a esas formidables dificultades que no se explican detalladamente en la memoria, Gran Bretaña propone en noviembre de 1831 a España "to obviate these legal difficulties by a territorial exchange; & Beque or Crab Island was suggested as a fit equivalent".

La isla de Vieque es descrita en el texto como una de las islas Vírgenes "to which Spain had indeed herself made some claims, but of which the Crown of Great Britain has constantly maintained the right of Possession".

Esta nueva oferta tenía en la opinión británica la ventaja de zanjar el desacuerdo e inmediatamente fue puesta en conocimiento del Gobierno español, cuya reacción transmitió a Londres el

Noticias de Fernando Poo

embajador británico en Madrid, Mr. Addington: "In the course of our conference, the Spanish Minister threw out a rather formidable hint that the conversion of Fernando Po into a sort of "Spanish Botany Bay" had been once or twice under the consideration of the Government".

Esta sorprendente declaración española congela de nuevo la esperanza británica de resolver el asunto de una vez por todas. De nuevo transcurren varios meses de "impasse" hasta que en febrero de 1832, Lord Goderich expresa su ansiedad de ver concluido el cambio de Fernando Po por Vieque. Con este fin, "Lord Palmerston's attention was further called to the necessity of completing the arrangements which had so long been in contemplation for the removal of the Mixed Commission Court to Fernando Po, on which subject Lord Goderich was desirous of conveying some satisfactory assurances to the Lords of the Treasury".

Pero las prisas de Lord Goderich se vieron una vez más decepcionadas, pues "four months of delay, on the part of the Spanish Government, appeared to have occurred at this period of the transaction.

The Spanish Government did not even pretend to have fulfilled the pledges of its Minister, of taking the subject into consideration".

Las excusas aducidas por parte española fueron: "The death of Mr. Salmon, the Spanish Minister -which was followed by an appointment ad interim- the arrears of business -& consequent

Noticias de Fernando Poo

embarrassment in which there was the Minister found himself involved- and lastly the inability to discover, amidst the papers of the deceased Minister, those which relate to the subject of Fernando Po".

La pérdida de los papeles colma el vaso de la paciencia británica, a pesar de que el embajador inglés en Madrid afirma que nada hace pensar que las excusas aducidas por el señor de la Alcudia sean falsas.

Hemos llegado a mayo de 1832 sin ninguna esperanza de que asunto se resuelva pronto. "On a review, however, of the proceedings of the Spanish Government -its acquiescence in the first instance- the territorial pretensions which it advanced 16 months afterwards when the Expedition for forming the Settlement had left England- its determination not to be satisfied with anything less short of a formal and absolute recognition of its Rights- the delays and difficulties which followed that recognition- the suspicion with which the proposition relative to the equivalent was viewed- the subsequent neglect of that proposition- & lastly the absence of any indication of a fairer prospect of advancing the negociations, _the Colonial Department saw no hope of a satisfaction -much less of an early arrangement- while this Country would continue subject to a considerable annual expense on account of the Establishment- Lord Goderich, therefore, determined to withdraw it from the Island".

En este sentido, en agosto de 1832 "the Lords Commissioners of

the Admiralty determined to break up the Naval Establishment there and to transfer the Naval Stores on the African Station to the Island of Ascension & the Victualling Stores to Sierra Leone".

La decisión final está tomada. Los Tribunales Mixtos no llegaron pues a trasladarse a Fernando Po, aunque sí hubo un local y viviendas esparando a los jueces y árbitros de las tres comisiones.

Gran Bretaña ha perdido la batalla diplomática y un nuevo asidero a su despliegue colonial en Africa, pues aunque en el transcurso de las negociaciones no lo reconozca así, la memoria se lamenta de ello abiertamente: "It is certainly to be regretted that in quitting the Island of Fernando Po, the most advantageous spot is given up for watching and capturing Slave Ships -& also for Commercial purposes with the Rivers flowing into the Bight of Benin, especially since an enterprising Expedition from Liverpool has commenced an internal communication with Africa by means of the River Niger".

La administración británica se disculpa del fracaso, pues "it has been shown that every effort was made -but failed- to induce Spain to remove the obstacles which she has thrown in the way of the Establishment". No obstante, Londres se consuela, pues el texto sigue diciendo que aunque esas dificultades hubieran sido superadas, "it is very doubtful wether any Colony would be maintained in a position where the annual consumption of life and money would in all probability be more formidable than the Mother

Country would be disposed to incur even for the greater facility, which it might afford, for the interruption of the Slave Trade".

El texto termina con estas palabras. No queremos dejar de destacar como en este último párrafo el redactor se traiciona y llama al establecimiento en Sierra Leona una colonia, a pesar de las garantías dadas a Madrid en sentido contrario durante todos los años transcurridos desde la formulación de la propuesta.

7.4 Mercaderes de las Baleares

Pero si bien las islas continúan siendo finalmente propiedad española, reconocida además por Gran Bretaña, no hubo durante todo este tiempo presencia de colonos españoles, ni representantes oficiales de Madrid. La colonia que la diplomacia española, por obstinación, astucia o lentitud burocrática, no dejó escapar de sus manos no fue tampoco explotada por España durante varias décadas.

Cuando se firma un nuevo tratado en 1835 para la represión de la trata de esclavos, en sustitución del de 1817, sigue sin haber presencia española en la zona, a excepción de dos menorquines, Baltasar Simó y Fancisco Vicent, que tienen una factoría en Corisco en 1835, que fue quemada por los británicos ⁽²⁵⁾.

No hemos encontrado noticias sobre si los señores Simó y Vicent se dedicaban al tráfico de esclavos entre otras actividades

²⁵ MORENO MORENO, José A.: *Reseña histórica de la presencia de España en el Golfo de Guinea*, Madrid, 1952

comerciales. Sin embargo, en 1840 los cruceros británicos destruyeron una factoría de esclavos en Corisco cuyos propietarios habían les habían disparado desde tierra ⁽²⁶⁾.

Esta presencia española está también recogida por Max Liniger-Goumaz, quien a propósito del lento proceso de colonización de las posesiones de Madrid en el Golfo de Guinea escribe: "This passivity on the part of Spain led to development being carried out only on Fernando Po and at a few scattered points on the continent, mainly by entrepreneurs from Catalonia and the Balearic islands" ⁽²⁷⁾.

En la misma obra, el historiador suizo afirma que fueron unos comerciantes de las Baleares quienes establecieron un hospital en Corisco en 1834 para atender a los marineros aquejados de fiebre que visitaban la zona. Este establecimiento fue el antecesor del hospital de campaña prefabricado que llevó en 1858 el gobernador Carlos Chacón ⁽²⁸⁾.

En 1836 tiene lugar la primera expedición del español Morós y Morellón, partiendo de La Habana. El catedrático valenciano propone la colonización de las islas con presidiarios y asegura en su memoria que volvió en 1838 y 1839, pero con marineros brasileños, aunque no da más detalles de lo que encontró en estos viajes. La descripción de su llegada a la isla en su primer viaje contiene un

²⁶ HOGG, Peter: *The African Slave Trade*, London, 1973

²⁷ LINIGER-GOUMAZ, Max: *Small is beautiful. The story of Equatorial Guinea*, Londres, 1988, pág. 19

²⁸ LINIGER-GOUMAZ, Max: *op. cit.*, pág. 27

gracioso retrato de los caciques locales, aculturados en parte por su contacto con mercaderes europeos y acostumbrados a obtener ron de los marineros blancos ⁽²⁹⁾.

7.5 Sierra Leona, escala de Fernando Poo

Es sólo a partir de 1842 cuando comienza a existir una atención regular hacia estas islas y las posibilidades que ofrecen. En este año, el Nervión, bajo el mando del comandante Lerena, se dirige a Fernando Poo, adonde llega en 1843. Los expedicionarios nombran gobernador al inglés Beecroft, un comerciante establecido allí, a falta de residentes españoles y proclaman la soberanía española de la isla.

En 1845 tiene lugar la expedición de la goleta Venus, de la que es comandante Manterola. En esta ocasión, Adolfo de Guillemard es el comisario de la expedición. Castellanzaron la toponimia de Port Clarence, adquirieron Corisco para la corona española y debieron llevarse a España a un hijo del rey benga de Corisco, Boncoro I, pues como vimos en el capítulo IV, el joven visita al cónsul Guillemard en Freetown en 1850, procedente de España ⁽³⁰⁾. Probablemente este príncipe es el primer guineano que conoce

²⁹ MOROS Y MORELLON, José y DE LOS RIOS, Juan Miguel: **Memorias sobre las islas africanas de España, Fernando Poo y Annobon premiadas por la Sociedad Económica Matritense**, Madrid, 1844,

³⁰ BUALE BORIKO, Emiliano: **El laberinto guineano**, Madrid, 1989, págs 35 y 36

España. Liniger-Goumaz menciona por su parte a un hermano de Boncoro II, educado por los jesuitas, que trabajó en la marina española en Europa y en América y que regresó a Corisco en 1874, tras la muerte de Boncoro II, haciéndose cargo de la jefatura ⁽³¹⁾.

Los expedicionarios obtuvieron también el reconocimiento de la soberanía española de otros 500 jefes locales en esta isla y en la de Elobey. Otorgaron la ciudadanía española a varias tribus de bengas, kombes, bapukus, envikos y balenkes y confirmaron como territorio español una franja costera comprendida entre río Benito y el cabo de Santa Clara ⁽³²⁾.

En 1845, Guillemard fue enviado a tomar contacto con las autoridades francesas en Gabón para comunicarles la existencia y el alcance de los territorios donde España había tomado posesión nominal ⁽³³⁾. De esta época es la instancia de Guillemard para que España invierta unos miles de duros en la construcción de un fuerte en Fernando Poo ⁽³⁴⁾.

Todavía transcurren diez años más hasta que se produce una nueva expedición española a las islas. En 1856 es el padre Miguel Martínez Sanz quien visita la zona en misión tanto evangélica como

³¹ LINIGER-GOUMAZ, Max: op. cit., pág. 10

³² LINIGER-GOUMAZ, Max: op. cit., pág. 19

³³ LINIGER-GOUMAZ, Max: op. cit., pág. 19

³⁴ AMAE, Legajo 2066, despacho 60 de Guillemard, 16 enero 1850

política, y propone la colonización con presidiarios ⁽³⁵⁾. Según Liniger-Goumaz, su primera acción "was to hand out great numbers of religious medallions, even to the Baptists" ⁽³⁶⁾.

Martínez Sanz fundó la Prefectura Apostólica de Fernando Po, abrió una escuela en la isla de Corisco y ordenó la importación de esclavos emancipados establecidos en Sierra Leona donde se unieron a los criollos de la isla, los llamados "fernandinos" y son los introductores de apellidos tales como Jones, King o Dougan que se conservan en la actual Guinea Ecuatorial ⁽³⁷⁾.

Los mencionados "fernandinos" se concentraban principalmente en la capital, Santa Isabel, y eran los descendientes de liberianos, nigerianos y sierraleoneses que durante mucho tiempo constituyeron la aristocracia local de manera similar a la de los criollos de Monrovia y Freetown ⁽³⁸⁾.

A su regreso a España, la expedición misionera trae cuatro niños para un colegio para guineanos que se habría fundado en Aranjuez en el que se pretendía educar hasta a 40 niños de estas islas ⁽³⁹⁾.

Hasta 1858, las posesiones insulares siguen teniendo un

³⁵ MARTINEZ SANZ, Padre Miguel: *Apuntes sobre Fernando Poo*, Madrid, 1856

³⁶ LINIGER-GOUMAZ, Max: *op. cit.*, pág. 23

³⁷ LINIGER-GOUMAZ, Max: *op. cit.*, pág. 24

³⁸ LINIGER-GOUMAZ, Max: *op. cit.*, pág. 34

³⁹ AMAE, Legajo 2980

Noticias de Fernando Poo

gobernador inglés. A Beecroft le sucede Linslager hasta que la llegada del Vasco Núñez de Balboa, junto al bergantín Gravina, la goleta Cartagena y la urca Santa María, va acompañada del nombramiento del primer gobernador español, Carlos Chacón.

En esta expedición viaja el teniente de navío Joaquín Navarro, cuya descripción de Sierra Leona hemos visto anteriormente, que visita al cónsul español Zugasti en Freetown. Ese mismo año, el comerciante Juan Mustrich, de la casa Vidal y Mustrich, muere envenenado en Badagry. Tres años antes, Guillemard había logrado en el Tribunal Mixto la absolución del Fernando Poo, propiedad de esta casa comercial.

En la expedición, el rey benga Boncoro, el mismo probablemente que había visitado España una década antes, se presenta a los españoles y les enseña los papeles que acreditaban su nacionalidad española, recibidos por su padre durante la visita del Nervión (40).

⁴⁰ NAVARRO, Joaquín: *Apuntes sobre el estado de la costa occidental de Africa y principalmente de las posesiones españolas del Golfo de Guinea*, Madrid, 1859

7.6 El cruel destino de "una brillante tropa"

Al año siguiente llega el segundo gobernador español, José de la Gandara, con 128 colonos levantinos. A partir de ese año, según Ndongo (⁴¹), las expediciones son casi anuales, pero no se logra crear una presencia estable.

Muchos de los colonos llegados con Gandara mueren pronto y el resto se vuelve a España al año siguiente. A consecuencia de estas limitaciones sanitarias, en 1860 se prohíben más expediciones de ese tipo, ya que de nuevo las enfermedades tropicales acaban con la mitad de los 150 hombres de la compañía del comandante Toubes que fue a Fernando Poo. Al año siguiente, se crea un presidio que queda inaugurado con 13 presidiarios y, en el mismo año, el vapor Ferrol llega con 20 colonos cubanos negros.

Es a este fracaso de 1860 al que se refiere la memoria de Sanjuán que hemos mencionado anteriormente, de la que transcribimos de nuevo los párrafos relativos a los colonos españoles (⁴²):

"Unicamente se le ha ocurrido á la España embiar colonos blancos y tropas Españolas á las posesiones de Fernando Póo. ¿Es posible que un Asturiano ó un montañes de Leon pueda resistir la transicion inmediata de sus montañas al clima insalubre y mortífero

⁴¹ NDONGO-BIDYOGO, Donato: *Historia y tragedia de Guinea Ecuatorial*, Madrid, 1977

⁴² AMAE, Legajo 2066, Memoria de Sanjuán, Madrid, 19 de octubre de 1861

de la Costa de Guinea? ¿puede nadie creer que un europeo se aclimate estando espuesto al sol de día, y á la humedad durante la noche para desmontar y cultivar unos terrenos, cuyas emanaciones deletéreas bastan para corromper la atmósfera hasta el punto de causar la muerte á individuos que no tienen necesidad de salir al sol, que gozan de todas las comodidades y bien estar que porporciona una buena casa y el alimento sano? ¿Qué sucederá y que ha sucedido á los infelices Colonos que fueron á aquellas regiones? ¿Qué ha sido de aquella brillante tropa que no ha mucho marchó de España?" (43).

Falta mucho todavía para que la sanidad de la isla comience a funcionar de manera eficiente. No es sino hasta 1888 cuando el servicio sanitario de Fernando Poo comienza a ser operativo, según Liniger-Goumaz, quien recuerda que la mortalidad era tal que la isla era conocida como la "antesala de la muerte" (44).

La versión oficial española es sin duda diferente, pues Sanjuán prosigue diciendo: "Por mas que los partes de la Gaceta digan que aquella Colonia está en estado floreciente, que la salud es inalterable, no puedo menos de levantar mi voz para pedir que se suprima el envio de Españoles á aquellas Islas; no he estado en ellas, pero su asimilacion al resto de la Costa Occidental del Africa que he podido estudiar á costa de mi salud, hace que

⁴³ Esta cita y las siguientes pertenecen a la memoria de Sanjuán citada en la nota anterior

⁴⁴ LINIGER-GOUMAZ, Max: op. cit., pág. 28

suplique al Gobierno cese en pensar en el fomento de aquellas Islas del modo que se está practicando".

Tras esta diatriba, Sanjuán pasa a rebatir los argumentos contrarios a su tesis: "Algo se ha hecho; algo se ha adelantado, se me contestará; se ha arreglado un puerto; se han hecho algunos desmontes, se han edificado casas y cuarteles; las autoridades, empleados, colonos y tropas han rivalizado de celo, de abnegacion y han luchado valerosamente con las enfermedades, con la muerte. Todo esto es cierto y son dignos de las mayores recompensas. ¿Pero á costa de qué sacrificios se ha hecho todo esto? ¿Qué queda de la Colonia? Ni un solo colono. Los que no han pagado con la vida, han tenido que regresar á España enfermos, y enfermos tal vez para toda su vida".

Para ilustrar con mayor fuerza su tesis, el diplomático español hace un retrato miserabilista de la vida del expatriado europeo en tierras africanas: "En Africa se dice que un europeo está aclimatado cuando despues de haber escapado á la verdadera fiebre africana, á la fiebre perniciosa que mata en tres dias, á veces en dos, y muchos casos en 24 horas, queda luego por muchos años ó por toda la vida sugeto á las intermitentes, á los reumatismos inveterados, á la disenteria. Con estas condiciones se aclimata el europeo y llega á aclimatarse de tal modo que ya no puede regresar á Europa por que el frio acaba con el. De modo que tiene que residir en el Africa y arrastrar una vida ficticia y enferma, así como el naranjo que trasplantan de Andalucía á Rusia

tiene que vivir triste y abatidamente en su invernáculo, haciéndose la ilusión de que el calor de la estufa es un rayo de sol de Sevilla".

La descripción autocompasiva de Sanjuán viene seguida por una dura acusación a las autoridades españolas: "¿Qué ha sido de aquella brillante tropa, que como se dice vulgarmente iba vendiendo salud? Diezmada por las enfermedades y la muerte, mas que hombres parecen cadáveres que quedan.

Estos no son cuentos, no son historias; los hechos y sobre todo los partes de las defunciones y de los enfermos deben existir en los archivos del Gobierno de S.M. Sobre ellos, pues, me atrevo á llamar la atención del Gobierno y me persuado que en su vista, no querrá en adelante condenar á la muerte á Españoles tranquilos en sus hogares que con una esperanza de mejora en sus fortunas se dejan llevar por pomposos programas y adquieren bien pronto el convencimiento de que Dios ha dispuesto que en aquellas regiones no puedan vivir sino los negros, y que lo mismo que les sucede á las criaturas pasa por los animales y por las plantas.

¿Podrá decirse acaso que un caballo, que un perro, ó que un nogal se mueren de aprension, de miedo?"

Una vez expuesta su teoría racial, Sanjuán termina haciendo una apología del liberalismo como único motor posible del desarrollo de la economía isleña: "Dícese que se trata de embiar á aquellas Islas á los sentenciados á cadena perpetua; pronto dará fin de ellos el clima, y en mi concepto solo servirán para llenar

los hospitales y el cementerio.

Es inútil pensar en la Colonización con europeos; las riquezas de maderas y los productos del país, no han de ser los colonos ni la tropa quienes puedan explotarlos. Dése protección al comercio; hay constantemente en Fernando Póo una estación naval con las condiciones con que la tienen otras naciones; y el comercio y la industria irán á buscar esas riquezas si en realidad existen allí y son explotables. El comercio va á buscar producto y riquezas á todas partes del mundo, y lo que no pueda hacer la marina mercante y la industria, no lo harán ni los gobiernos ni los colonos".

Esta mortandad a que se refiera Sanjuán en su memoria hizo escribir al inglés Richard Burton que Fernando Poo era un lugar donde "man found it hard to live, but uncommonly easy to die" (45).

El explorador inglés fue cónsul en la colonia española desde 1861 a 1864, aunque pasó la mayor parte de ese tiempo efectuando viajes de exploración al interior del continente africano, ya por encargo de su gobierno, ya por iniciativa particular.

El consulado inglés estaba colocado cerca del pequeño hospital militar de que disponía la isla. Según Burton, que fue testigo de la epidemia que en 1862 acabó con la vida de 78 de los 250 habitantes europeos de la isla, "breakfast and dinner were frequently enlivened by the spectacle of a something covered with

⁴⁵ FARWELL, Byron: Burton. A biography of Sir Frances Richard Burton, Londres, Penguin Books, 1990, pág. 214

a blanket being carried in, and after due time a something with a deal box borne out on four ghastly men's shoulders" (46).

Richard Burton, que para entonces ya había explorado junto con Speke algunas rutas de Africa Oriental, describió a Fernando Poo, su primer puesto consular, como "the very abomination of desolation" e incluso recomendó al Foreign Office que trasladara el depósito de carbón y el consulado a Victoria, en la costa de Camerún. Burton pensaba que las montañas del Camerún eran un lugar ideal para establecer un sanatorio para europeos que enfermaran en Africa.

La localidad de Victoria fue fundada por los ingleses tras la declaración española del catolicismo como religión oficial de Fernando Poo en 1858, que indujo a los baptistas a abandonar la isla (47).

Para acompañarle a Camerún, Burton, un racista visceral que consideraba que el africano "delights in subjection to and imitation of the superior races" (48), logró convencer a un español, el juez Atilano Calvo Itarburu, con quien partió en diciembre de 1861. Allí, ambos ascendieron el monte Milnes. "We were the first Europeans certainly, perhaps the first men, who have

46 FARWELL, Byron: op. cit., págs. 214-215

47 ALAGOA, E. J.: The Niger delta and the Cameroon region, en Africa in the nineteenth century until the 1880s, vol VI de General History of Africa, University in California Press, 1989, pág. 744

48 FARWELL, Byron: op. cit., pág. 207

ever stood within gunshot of that solitary pile", escribió el polémico viajero y escritor inglés (49).

Puesto que Sierra Leona queda en la ruta de la península o de las Canarias al golfo de Guinea, los cónsules en Freetown asisten en ocasiones a los buques españoles que hacen parada en esta colonia británica. En 1863, La Caridad, goltea de Hélice, regresa de Fernando Poo y compra carbón en Sierra Leona (50). El cónsul español paga la cuenta.

Además de Guillemard, hubo al menos otro cónsul español que viajó a la colonia insular española. En 1864, Suárez viaja a Fernando Poo desde Sierra Leona, pero no hemos encontrado ningún documento sobre su visita (51).

En 1865, la goleta de guerra Edetana carga carbón en Sierra Leona procedente de Fernando Poo y camino de España (52). De nuevo, el cónsul español paga la cuenta.

En 1867, la goleta de guerra española Santa Teresa pasa por Sierra Leona, camino de Gorea, y compra carbón y víveres en Freetown (53). Un año después, la goleta de guerra Vad Ras pasa por Freetown para comprar carbón y continúa camino de la isla de

49 FARWELL, Byron: op. cit., pág. 213

50 AMAE, Legajo 2066, despacho 23 de Empananza, 14 abril 1863

51 AMAE, Legajo 2066, despacho 9 de Suárez, 19 marzo 1864

52 AMAE, Legajo 2066, despacho 17 de Suárez, 6 mayo 1865

53 AMAE, Legajo 2066, despacho 17 de Suárez, 7 julio 1867

Ascensión ⁽⁵⁴⁾.

En 1868, el vapor transporte español San Antonio va camino de Fernando Poo con el nuevo gobernador, Brigadier Souza ⁽⁵⁵⁾, y hace escala a la ida y la vuelta en Freetown ⁽⁵⁶⁾.

En 1871 lo hace la goleta de guerra Prosperidad ⁽⁵⁷⁾; en 1872, otro buque, en esta ocasión un mercante, "el primero que ha cruzado esos mares desde 1857", pasa por Sierra Leona camino a Fernando Poo ⁽⁵⁸⁾; y en 1873, la goleta de guerra Ligera compra víveres y carbón en Freetown, donde la tripulación se insubordina al conocer la noticia de que en España se ha proclamado la república ⁽⁵⁹⁾, aunque tendremos ocasión más adelante de referirnos al despacho completo.

7.7 Las plagas de cubanos

Durante unos años, Fernando Poo se convierte en un centro de deportación de independentistas y maleantes cubanos: en 1866, dos

⁵⁴ AMAE, Legajo 2066, despacho 1 de Suárez, 12 enero 1868

⁵⁵ AMAE, Legajo 2066, despacho 4 de Suárez, 30 julio 1868

⁵⁶ AMAE, Legajo 2066, despacho 11 de Suárez, 21 septiembre 1868

⁵⁷ AMAE, Legajo 2066, despacho 23 de Padrós, 23 octubre 1871

⁵⁸ AMAE, Legajo 2066, despacho 34 de Padrós, 16 julio 1872

⁵⁹ AMAE, Legajo 2066, despacho 12 de Verdegay, 14 abril 1873

buques llevan presos políticos y comunes a la isla: la urca Marigalante lleva 19 deportados políticos de Cuba -la mitad fallece ese mismo año- y unos meses después el mercante Rosa de Turia lleva otros 176 deportados cubanos. En 1867, el general Dulce envía 250 insurrectos cubanos más.

De estos últimos, un grupo de 17 primero y otros 16 unos días después huyen con ayuda inglesa hacia Liverpool. Otro grupo de prófugos fue detectado por el cónsul español en Sierra Leona (60).

"Tengo el honor de informar á V.E. que ayer á las 5 de la tarde ha entrado en este puerto, procedente de Fernando Póo y otros puntos de la costa el paquete inglés Biafra, Capitan Mr. Croft", escribe Suárez (61).

"Pocas horas despues de la arribada de este vapor, y segun es costumbre -continúa el cónsul español-, apareció impresa la lista de los pasajeros que conducia. Observé, como lo hago siempre, si en ella figuraba el nombre de algun español y encontré solo el de dos negros Valcarcel, padre é hijo, que acababan de dejar la residencia de Fernando Póo para venir á establecerse en Sierra Leona. Quedé, pues, en la creencia de que ningun súbdito de nuestra nacion seguia para Europa á bordo del Biafra".

Interesa destacar aquí antes de continuar con el relato de

⁶⁰ AMAE, Legajo 2066, despacho 5 de Suárez, 15 julio 1869

⁶¹ Esta cita y las siguientes pertenecen al despacho de Suárez citado en la nota anterior

Noticias de Fernando Poo

Suárez la intención de esos dos afrocubanos que, tras probar fortuna en Fernando Poo, se deciden por una nueva vida en la colonia británica de Sierra Leona y dan testimonio de la vuelta a Africa que un número indeterminado de afroamericanos emprendieron en el siglo pasado.

Pero sigamos con la sorpresa que se llevó Suárez: "Mas resulta que fijada la salida de este para las 4 de la tarde de hoy y habiendo pasado á esa hora á bordo con el único fin de despedirme de dos amigos míos que se dirijen á Inglaterra Mr Salomon y hermano me encontré allí con la estraña novedad de que el Biafra conducia ocultos 14 cubanos de los deportados últimamente á Fernando Póo a bordo del San Francisco de Borja". Una prueba más de la intromisión británica en la política española.

"Manifesté desde luego al Captan Croft mi sorpresa, y pidiéndole esplicaciones de tan estraño proceder me contesto: 1º que a él no le era permitido negar pasage en la Costa de Africa á ningun desterrado politico, 2º que ni directa ni indirectamente habia favorecido la fuga de los cubanos, 3º que estos no se habian embarcado en la rada de Fernando Póo, en cuyo punto y sabiendo quienes eran nunca los hubiera admitido y 4º que los fugitivos de Fernando Póo habian tomado pasage en el Biafra en el rio de Calabar, mediante el pago de Libras 40-0-0 cada uno".

Ante este descubrimiento, el funcionario decide informar a Madrid de la fuga que ha detectado por casualidad. "Como las calderas del Biafra estaban ya encendidas y la máquina empezando á

Noticias de Fernando Poo

funcionar, esto por una parte, y por otra careciendo como carezco de noticias relativas á lo ocurrido en Fernando Póo, pues nada absolutamente me ha comunicado el Gobernador de aquella Ysla, no me ha sido posible adquirir mas datos y solo pude á duras penas escribir á bordo dos renglones á nuestro agente consular en Gambia, encargándole me informase á la primera oportunidad del rumbo que los cubanos tomaban".

Suárez aventura cuál puede ser éste, pues conoce las rutas marítimas más frecuentes entre Africa y Europa y América. "Este (el rumbo) presumo que ha de ser el de pasar de Gambia á Gorea (Senegal) tomándo allí el vapor de las Mensagerias imperiales que hace escala en Lisboa y Burdeos, dirigiéndose mas tarde á Nueva York, ó bien seguir á bordo del Biafra hasta Liverpool pasando desde allí á los Estados Unidos.

Como actualmente los vapores de la línea del Brasil tocan en Gorea y la Habana, tambien pudiera suceder que se decidieran, aunque esto sea lo menos probable, á preferir ésta vía con el fin de ver si es posible internarse en la Habana al pasar por aquel puerto el paquete del Brasil".

Tras asegurar que: "Todos van escasos de recursos; y aunque de ricos se precian no encuentran quien les de dinero", el cónsul menciona al principal de los fugados y se queja de la intromisión inglesa: "Figura como principal entre los fugados D. Manuel Riquelme, ex Director del Banco de la Habana.

Los ingleses de estos puntos sin distincion alguna no han

dejado de manifestar sus simpatias en favor de los cubanos y sospecho que ha habido autoridad que les ha facilitado pasaporte inglés_

Durante mi corta permanencia á bordo del Biafra, no se atrevieron á dirigirme la palabra, bien que sabiendo quien yo era, no ocultaban en sus semblantes el disgusto que mi presencia les causaba".

Junto con los fugados viaja también un traficante brasileño de esclavos: "Con ellos vá como pasagero un tal Carballosa (á) Carballino, famoso negrero brasileño y célebre por sus maldades que presumo se constituirá en guia de los cubanos por ser gran conocedor de los desembarcaderos que existen en la Habana".

Por si se ve de nuevo en una situación similar, pide instrucciones a Madrid sobre la actitud a adoptar la próxima vez: "Como pudiera acontecer que hechos análogos se repitiesen con frecuencia, sobre todo si el Gobierno persiste en la idea de seguir enviando deportados cubanos á Fernando Póo desearia que V.E. se dignase marcar la conducta que en lo sucesivo debe observar este Consulado, tratándose de casos idénticos al que forma el objeto de este Despacho."

Esta política de traslado a África de parte de la población carcelaria española es similar a la que aplica en un momento Gran Bretaña para colonizar el continente australiano, aunque la práctica se abandonó relativamente pronto, y Portugal en el poblamiento de la colonia de Angola.

España no mandó muchos presos a Fernando Póo ni hizo de ello una norma de penetración colonial entre otras causas porque hasta principios del siglo presente no dedica gran atención a sus posesiones del Golfo de Guinea. Portugal, en cambio, convirtió la deportación en una de las claves de su política de poblamiento de Angola con un resultado que se reveló catastrófico a largo plazo para el futuro de ese país.

Según Bender: "La historia de los portugueses en la Angola anterior al siglo XX es en esencia la historia de los criminales exiliados -deportados- que fueron arrojados a las playas de Angola como basura ya que como tal se les consideraba" (62).

Al igual que trató de hacer España, el país vecino intentó explotar este territorio africano con colonos blancos: "Portugal deseaba mantener el control sobre su más extensa colonia africana, la más rica potencialmente, y el mecanismo obvio era el establecimiento de pobladores blancos; al mismo tiempo, Portugal consideraba la colonia como una vía de escape para los elementos rebeldes y criminales de su sociedad metropolitana" (63).

Es interesante destacar de la obra de Bender el fracaso del poblamiento Esperança, en 1886, pues las conclusiones a que llegan las autoridades portuguesas respecto a la imposibilidad del hombre blanco de vivir en África son parcialmente similares a las

⁶² BENDER, Gerald. J.: *Angola. Mito y realidad de su colonización*, México, Siglo XXI, 1980, pág. 93

⁶³ BENDER, Gerald, J.: *op. cit.*, pág. 93

expuestas en el texto de Sanjuán citado más arriba. "El espantoso índice de mortalidad -escribe Bender- obligó a la clausura de Esperança en 1886; en el corto período de 14 meses, 44 de sus pobladores deportados habían muerto. Desmoralizado por el desastre de Esperança, el jefe de Servicio de Salud de Angola proclamó que los europeos simplemente no podían reproducirse al este de Luanda" (64).

7.8 Afrocubanos que emigran a Lagos

Otros cubanos negros, distintos de los deportados, abandonan Cuba y parten para Lagos, como vimos que lo hicieron un grupo de 80 en los años centrales de siglo a bordo del Cayman de Pedro Blanco y los Valcárcel, padre e hijo, que menciona Suárez en el despacho anterior como emigrantes a Sierra Leona.

"Tengo el honor de informar á V.E. que hace cuatro meses vengo observádo el aumento que toma la imigracion de africanos residentes en nuestras posesiones transatlánticas (65)", escribe Suárez en otro despacho de 1861.

"La mayor parte de los vapores de la línea anglo-africana están conduciéndome mensualmente cierto número de negros que proceden de Puerto-Rico y la Habana con destino á la Colonia inglesa de

⁶⁴ BENDER, Gerald J.: op. cit., págs. 119-120

⁶⁵ AMAE, Legajo 2066, despacho 5 de Suárez, 31 mayo 1869

Lagos" (⁶⁶). Probablemente los registros de esta línea de vapor, si se conservan, serían uno de los mejores documentos para calcular el monto que esta emigración de regreso a Africa alcanzó.

Estos africanos, sigue Suárez, "Generalmente vienen sin documento alguno inscrito por autoridades españolas, bien que suelen poseerlos firmados por súbditos ingleses.

Preocupado porque a las colonias españolas del Caribe se les escape una mano de obra que pasa a engrosar la población de las colonias inglesas, el diplomático español explica la postura que tomó: "Quise cerciorarme de las causas que motivan este ya notable movimiento; y de mis indagaciones resulta que los agentes del Gobierno inglés residentes en la Habana, están protegiendo en grande escala la emigracion de nuestros Colonos de Cuba y Puerto Rico enviándolos para esta Costa".

Suárez, que muestra tener claras tendencias policiales, filtra la lista de afroamericanos que se marchan de Cuba: "Y como prueba de ello, pèrmitame V.E. que le envíe la lista de pasajeros negros que, á bordo del vapor inglés Athenian, procedente de Liverpool, han llegado ayer á este puerto, continuándo hoy su viage para el de Lagos, y la copia de una letra de cambio -valor Libras 81.12- girada por Mr. Dunlop, Cónsul de S.M.B. en la Habana contra Messrs. Alston y Kidenelle del Ministerio de Negocios Estrangeros de Inglaterra, pagadera á la vista y á favor del negro Pablo Mendez,

⁶⁶ Esta y las siguientes citas pertenecen al despacho de Suárez citado en la nota anterior

que es el jefe de los últimos Colonos.

Ningun documento he podido facilitarme hasta hoy que aclare el nombre de la persona que ha satisfecho el gasto de viage de estos pasajeros, mas no creo aventurado presumir que sea la misma que les ha facilitado la libranza".

En un esfuerzo por burlar la que supone una maniobra inglesa, el cónsul trata de desviar a los cubanos de su ruta y convencerles de que empleen su fuerza para España: "Pero aun hay más -añade-. Para que ninguna duda quedase acerca de mis sospechas, propuse á Mendez y sus compañeros si, en virtud de desconocer, como completamente desconocen el idioma inglés, querian ir á establecerse con grandes ventajas á nuestra naciente Colonia de Fernando Póo, y todos me contestaron negativamente, esponiéndolo para ello que estaban comprometidos á quedarse en Lagos".

A Suárez no le debía quedar muy claro que un negro libre disfrutara de la misma libertad que un blanco, porque intenta oponerse a la emigración de estos hombres, a la que considera una falta de respeto contra las autoridades españolas.

"Ahora bien Excmo. Señor. Como de continuar tomando incremento esta imigracion, resultaria necesariamente un mal de graves consecuencias para la prosperidad y riqueza de nuestras Antillas, ya bastante desgraciadas- así que una falta de respeto á nuestras autoridades de Puerto Rico y Cuba, quienes presumo que ningun conocimiento tienen del proceder de los Agentes británicos, creo cumplir con mi deber apresurándome á informar á V.E. de lo ocurrido

Noticias de Fernando Poo

hasta hoy, permitiéndome á la vez manifestar lo conveniente que seria impedir la prosecucion de esta perjudicial medida, evitándo así las complicaciones ulteriores que, de lo contrario, pudieran ocurrir entre nuestro país y una nación que por lo visto, se propone dar impulso á sus Colonias con notable detrimento de las nuestras".

Tal como lo había prometido, Suárez acompaña la relación de nombres:

"Lista de los pasajeros negros que con destino á la Costa occidental de Africa salen hoy de este puerto.-

Pablo Mendez

Ricardo Morales

Lina Peralta

Dolores Morales

Florentino Armendaro

Angel Belen

Manuel Callejas

Matias Rocha

Ruperto" (firmado Crawford) (67)

La presunta emigración masiva de que habla el cónsul no podía ser tal y efectuarse además de manera clandestina. No obstante, Madrid pide a Cuba y Puerto Rico informes sobre este tema. La

⁶⁷ AMAE, Legajo 2066, depacho 5 de Suárez, 31 de mayo 1869

contestación de las autoridades cubanas es que puede que se hayan escapado algunos negros esclavos sin pasaporte, o algunos libres, pero nunca en grandes cantidades.

7.9 Una "maldición" para Puerto Rico

Las autoridades de Puerto Rico, por su parte, encargan a una comisión de la Real Sociedad Económica de Amigos del País que haga una investigación sobre la denuncia del cónsul español. Se niega también que esa emigración de negros españoles españoles sea masiva. La respuesta es, de paso, un alegato contra la esclavitud, y muestra un talante más abierto con los negros libres que el que exhibe Suárez, aunque sólo sea porque con tal de no tenerlos cerca prefieren que emigren.

Para la Sociedad Económica, "ó es gente libre la que emigra, ó son esclavos comprados y sacados clandestinamente. Si libres, no comprendemos por qué habrán sallido sin pasaporte, pues toda persona de aquella condicion tiene facultad para trasladarse adonde mejor le convenga; y léjos de ser un perjuicio para esta isla la emigración de una decena ó centena de tales colonos, debería por el contrario favorecer para descargar nuestra sociedad de ese elemento poco asimilable en el estado actual. Y si son esclavos, tampoco nos perjudicaría, teniendo como tiene la isla población libre muy copiosa y de mejores condiciones morales y políticas. Mas bien que obstruir el curso de aquella emigración convendría abrirle un

anchuroso cauce para facilitar los medios de resolver la abolición que pide la justicia, prescribe el derecho, reclama la opinión ilustrada y demandan con urgencia los verdaderos intereses presentes y futuros de esta Provincia, por que el hombre es libre por su naturaleza, por que la propiedad de su misma persona es el primero, mas sagrado é inviolable de sus derechos individuales, y por que mientras haya aquí esclavos, existirá perenne una causa perturbadora, un peligro constante; manará con abundancia una fuente impura, insalubre para nuestra vida moral; ocasionará esa institución violenta, y sin otro hogar doméstico, ni mas abrigo legal que el régimen estacionario de las Antillas españolas, un obstáculo y una rémora á las reformas benéficas, saludables, salvadoras de nuestra sociedad; y por último esa odiosa institución que entre tantos misterios de iniquidad como dice la voz autorizada de nuestro Prelado, es un gran crimen social y una maldición para Puerto Rico, porque la esclavitud está condenada por Dios y por la Yglesia, por la filosofía y la ciencia económica, por la sana política y los mas nobles sentimientos del corazón humano. Solo la defienden y aun bendicen intereses del momento mal calculados, extravíos dolorosos pero excusables de la razon individual. Tal es nuestro juicio, que sometemos al mas ilustrado de la Sociedad" (68).

⁶⁸ Respuesta adjunta al despacho de la nota anterior. Sobre la actitud de la sociedad puertorriqueña libre frente al problema de la emancipación destaca el estudio de Consuelo FERNÁNDEZ CANALES: **Exposiciones de la opinión pública ante la abolición de la**

Aunque es desviarnos del tema que se ha propuesto este capítulo, es interesante constatar que este abolicionismo, que se ampara en valores religiosos y económicos a la par, es similar al de los plantadores blancos de estados Unidos, que a principios de siglo financiaron la creación de Liberia para devolver a los afroamericanos a su continente y liberar a América de la influencia negativa de la raza negra (69).

Hubo más emigración hacia Lagos de negros cubanos contratados por los ingleses, o que al menos les pagaban el pasaje. En 1871, el cónsul Padrós da noticias similares, aunque con más gracia (70).

"Tengo el honor de participar á V.E. que el día 15 de marzo último, se me presentaron en este consulado gral de mi interino cargo; nueve negros, los cuales, me digeron: ser Españoles, nacidos

esclavitud en Puerto Rico, en Esclavitud y derechos humanos. La lucha por la libertad del negro en el siglo XIX, F. de Solano y A. Guimera, Madrid, CSIC, 1990

⁶⁹ La obra de Randall Miller, *Dear Master: Letters of a slave family*, Cornell University Press, 1978, es un estudio de la creación y primeros años de historia de Liberia a través de la correspondencia entre una familia de afroestadounidenses emancipados y su ex propietario, que contribuía económicamente al sostén de la colonia. Es la única colección de testimonios de esclavos emancipados que se instalan en África que se conozca, pues los otros testimonios conservados se refieren a emancipados que se dirigen a África, pero son anteriores a su desembarco en el continente y por tanto no aportan nada a la experiencia de la inserción de los afroamericanos en un nuevo continente. Pierre Verger, en su citado *Fluxo e refluxo do trafico de escravos ...*, estudia el aporte cultural de los emancipados brasileños que emigran a Benin y Lagos a finales del siglo XIX, especialmente en lo que se refiere a arquitectura y folclore.

⁷⁰ AMAE, Legajo 2066, despacho s/n de Padrós, 27 junio 1871

en Cuba, que actualmente formaban parte de la tripulacion de un vapor mercante Inglés que se hallaba en el Puerto, con el nombre Laird su capitan Barry cuyo capitan no les cumplia el contrato, y por tanto, querian desembarcar exigiendo del espresado capitan, les abonase el pasage hasta "Lágos" punto de residencia de estos y que asi lo espresaba el contrato (⁷¹).

Hecha la presentacón del caso, el cónsul da cuenta de sus gestiones: "Incontinenti pratique las formalidades que requiere el caso, consiguiendo cuanto me pedian y obligandoles á partir con el vapor "Lágos" que paso al dia siguiente procedente de Liverpool con direccion á Fernando Pó y sus escalas siendo uno de estos puntos "Lágos".

No obstante, uno de los pasajeros iba a dar problemas: "De los negros mencionados, había uno que se llama Manuel Baeza natural de la Habana su profesion cocinero. (segun declaracion de los otros, pues iba indocumentado) Este, me pidio pasaporte para poder embarcar de cocinero á bordo de un Buque "Anglo Americano" más habiendo el tal Baeza confesado, que sus documentos estaban en Fernando Póo".

Padrós sospecha de este sujeto y trata de hallar información sobre él: "No vacilé en dirigirme al Gobernador General de aquellas Yslas; pidiendo datos del mencionado "Baeza" colocando á este de cocinero en casa de un amigo mio Ynglés y que tiene un gran

⁷¹ Esta cita y las siguientes pertenecen al mismo despacho citado en la nota anterior

Noticias de Fernando Poo

comercio en esta; mientras venian los documentos ya pedidos".

Un segundo personaje aparece mientras tanto: "A los quince dias de lo referido, se me presenta dandome parte otro negro "Eusebio Moya, natural de la Habana su profesion Cigarrero establecido en esta capital" De haber sido rrobado la noche anterior por otro negro tambien español "Manuel Baeza" y que habiendo conducdo á la carcel al tál Baeza se le habian encontrado alhajas del mencionado rrobo. Que el rrobo consistia en dos Brasaletes, un collar con su cruz, una cadena de reloj para Señora, un alfiler de pecho, tres botones para pechera de camisa, (todos estos efectos de oro) un sombrero de paja de las Habana y una caja de Bolas para carabina (sistema aguja) y que el tribunal inglés entendia el asunto".

Para entonces, Padrós ya ha recibido datos sobre Baeza: "Durante este intervalo Excmo Sr. Hé recibido los documentos que el Gobernador into. de fernando Póo se ha servido mandar y que le pedí con fecha 9 de abril y de los cuales resulta lo siguiente.

En agosto de 1866 y consecuente á unas "RR OO" fueron á la Isla de Fernando Póo deportados de Cuba 166 individuos procedentes de las prisiones de dicho territorio, clasificados segun castas, en Blancos, negros y mulatos: apareciendo en la lista de estos últimos con el número 17 el nombre de "Manuel Baeza" seguido de sus antecedentes que, como los de todos los demás son muy malos siendo deportados á Fernando Póo por incorregible conducta".

El presunto ladrón tenía otros antecedentes: "El enunciado

Noticias de Fernando Poo

Baeza que permaneció en Fernando Pó hasta Agosto de 1868 en que habiendo dispuesto la superioridad quedasen en libertad de dirigirse á los puntos que eligiesen los deportados citados, se le concedió al "Manuel Baeza" su traslacion á Liverpool, para donde salió con 30 ind mas en el paquete correo Ynglés Calabar satisfaciendo á aquel Gobierno el pasage de todos".

Posteriormente en abril de 1869 se presentó el individuo de que me ocupo, en Fernando Póo, como sirviente de un (súbdito de este consulado) Ytaliano vendedor de efectos de Coral, y habiendose incohado causa por sospechas de robo de las mercancías de su principal fue estrañado de aquel país por providencia Gubernativa (Efectivamente recuerdo que se presentó en este consulado el tal Italiano diciendo que le habían dado adormideras consiguiendo hacerle dormir 28 horas y cuando despertó se halló robado).

Alarmado por la catadura de estos afrocubanos, Padrós quiere que Madrid le dé instrucciones claras para lidiar con casos similares que puedan darse en adelante: "De suponer es Excmo Sr que este individuo junto con los otros vuelvan á sus mañas, y en este concepto. Suplico á V.E. se sirva indicarme la conducta que debo observar con esta plaga de cubanos de pura raza africana, espulsados de los territorios españoles por sus procedimientos, y que hoy se hallan en la jurisdiccion de este Consulado general".

7.10 Una expedición de 3.000 morenos

Debido al carácter de escala en el viaje entre la península y las colonias insulares del golfo de Guinea, es natural que los cónsules españoles se refieran con cierta frecuencia en sus despachos a Madrid a esta colonia y que algunos de ellos redacten proyectos de mejora, basándose en sus observaciones sobre la colonización británica de Sierra Leona. Estos proyectos no pasan de meros ejercicios estilísticos hasta principios del siglo XX, pues cuando ya ni siquiera existe el consulado y ha dejado de funcionar el Tribunal Mixto, las islas españolas se encuentran aún en un estado similar al de unos cien años antes.

En 1869, el gobierno de Prim planteó a las Cortes la posibilidad de que España renunciara a sus posesiones coloniales en el golfo de Guinea. En relación con esta propuesta, el entonces cónsul Echeverri redacta, en 1870, un documento dirigido a la comisión encargada de estudiar la situación, proponiendo una solución para colonizar Fernando Poo, titulado:

Memoria que contiene algunos datos con cuyo auxilio tal vez se facilite la resolución del tema propuesto en las Cortes Constituyentes, referente á si es ó no conveniente para España la posesion, bajo su dominio, de la Ysla de Fernando Póo. (72)

De cuantas referencias efectúan sobre las posesiones españolas en el Golfo de Guinea los representantes españoles a Sierra Leona, esta memoria es la más ambiciosa y más completa. Su autor, de

⁷² AMAE, Legajo 2066, Memoria de Echeverri, 1870

marcado carácter anglófilo, se inspira en el ejemplo británico en Sierra Leona y propone seguir una política similar por parte española.

En sus páginas se siente además el debate que está calando en la sociedad española de finales de siglo: las causas de la decadencia nacional que los intelectuales liberales atribuyen al peso excesivo de la Iglesia y una política absolutista que obstruye los avances del liberalismo económico.

Imbuido de una prosa rimbombante, pero con coherencia interna, Echeverri comienza así su trabajo: "Hombres de reconocido talento y que poseen conocimientos practicos inferentes al asunto, componen la comision que debe presentar una solucion terminante, la que no dudo será completamente acertada. Asi es que en tal persuasion, atrevimiento no pequeño es el mio pretender sea tomado en consideracion mi humilde parecer; pero el valor de esta falta disminuirá en su mayor parte, cuando se comprenda que el único fin que me propongo es el de presentar datos que arrojen alguna luz que, sirviendo de debil guía á los Señores de la Comision, contribuya á que arriben con completo acierto á la cima de su cometido. Y en tal concepto, me tomo la libertad de dedicarlos este insignificante trabajo, el que me atrevo á esperar será acogido con tolerancia. Debiendo ante todo prevenir que escasisimo mi modesto cuanto pobre arsenal científico, de aquellos conocimientos literarios que facilitan el desarrollo de las ideas con tanta facilidad como elegancia y economía de frases solo me es dado

emplear las rutinarias. Razon por la que en el transcurso de mi obra daré lugar mas de una vez á ser tachado de excesivamente explícito (⁷³).

Tras este despliegue de innmerecida modestia, el "excesivamente explícito" prosista elude entrar de lleno en el tema que le ocupa para ofrecer a sus lectores de las Cortes una breve relación de la marcha de la colonia de Sierra Leona.

"Para dar principio á mi tarea -prosigue el texto-, creo indispensable relatar ciertos hechos, que apreciados tal cual á mi parecer, deben serlo y compáradlos con otros, me conduzcan de deducion en deducion á obtener el objeto que me hé propuesto, y para lo cual tomo como punto de partida la Colonia Ynglesa Peninsula de Sierra Leona, en la que me encuentro en la actualidad, desempeñando los honrosos cargos de Consul de España, y Juez del Tribunal de la Corte mista establecida aqui".

Echeverri efectúa acto seguido una descripción completa del lugar, comenzando por sus características físicas: "La península de Sierra Leona, cuya estension mide 37 millas de longitud por 28 de latitud y que contiene entre sus limites una poblacion de gente de color de cincuenta mil, procsimamente, ademas de estar situada bajo la influencia de un clima excesivamente insalubre y mortifero, es muy pobre en productos agricolas, y en cuanto á fabriles no posee ninguno".

⁷³ Esta cita y las siguientes pertenecen a la misma memoria citada en la nota anterior

La aparente fertilidad de los trópicos se basa en un equilibrio ecológico frágil y los suelos africanos se erosionan con facilidad, como indica el cónsul: "Su pobreza en agricultura es debida á varias causas siendo la primera, la de que una gran parte de sus terrenos solo contienen una capa de tierra mezclada de pedruscos bajo la que con solo profundizar pie y medio se encuentra roca viva. La segunda, á que durante la estacion de las lluvias que dura cuatro meses lo hace tan continuo y abundante que convierte los campos en pequeños lagos. Ocurriendo por el contrario en la estacion seca, que es de igual duracion y en la que los rayos del sol equinocial hieren con tal fuerza á la tierra que la convierten en un volcan. En los otros cuatro meses del año apenas pasa una noche sin que descarguen furiosas turbonadas de agua y granizo".

A un clima hostil se une una riqueza alimenticia que fomenta la pereza y la propensión a la vida fácil: "Agréguese á estos graves males, el que la abundancia de pescado y la ocupacion que á los braceros proporcionan los buques de vela y vapores que frecuentan el Puerto, les suministra los recursos necesarios para atender á cubrir sus necesidades. Las que se reducen, las de boca, a un puñado de arroz cocido con agua y sal, un trozo de casabe y un sorbo de aguardiente. Y las de cubrir sus carnes á adquirirse un pedazo de género para que les sirva de taparrabo, ó un pantalon de genero ordinario.

Y como tampoco posee esta gente una índole muy apegada al trabajo, hé aqui que la Colonia es aun menos productiva de lo que

debía ser".

La ética del trabajo, de la que el europeo se siente portador, está presente en esta ingenua acusación que, por otra parte, tiene sus desventajas para el progreso de la sociedad de consumo, según la concepción de Echeverri.

Sin embargo, esa hostilidad de la naturaleza y de los nativos frente a la rentabilidad y los beneficios del progreso no desanimaron a los ingleses a acometer su empresa colonizadora cuando adquirieron ese pedazo de la costa africana: "Ninguna de todas estas contrariedades fué desconocida por los Yngleses cuando en 1783 pasó del dominio de los Portugueses, antiguos poseedores de la Colonia, al de Ynglaterra; Dominacion que los primeros cedieron á estos sin hacer gran sacrificio por considerar que solo gastos proporcionaba su sostenimiento". Curiosamente, Sierra Leona tiene en común con Fernando Poo que en ambos casos se trató de territorios que inicialmente habían pertenecido a Portugal.

Sin embargo, el gran rival marítimo de España supo sacar mejor partido de su nueva posesión territorial gracias a sus buenos gobiernos. Por el contrario, España, aquejada del mal del absolutismo, fue impotente para transformar su colonia. Echeverri muestra un afán regeneracionista y autocrítico que le distancian de la mayoría de sus predecesores españoles en el consulado. Pregunta el cónsul: "¿Pretendió la Ynglaterra la posesion de la Colonia por el solo placer de ver tremolar en ella el Pabellon Britanico, placer que debería originar gastos de alguna consideracion y que

segun los Portugueses era casi imposible hacerlos reproductivos? No -se responde-, porque tal proceder solo habria conducido á emplear una porcion de miles de libras esterlinas en trigo con el objeto de sembrarlo en el oceano y esperar á recoger su reproduccion".

Ese ha sido el mal de la política colonial española a lo largo del siglo: "Y los gobiernos Yngleses no tuvieron ni tendran nunca el mal gusto de imitar á los que desde hace muchos años hasta el de 1868 en que se verifica la gloriosa revolucion de Setiembre, rigieron los destinos de la desventurada Nacion Española".

A continuación, el autor de la memoria se destapa como un burgués liberal y antimilitarista que ve en la "pérfida Albión" un modelo que España debería haber seguido hace mucho tiempo. Echeverri, un peculiar precursor de la insumisión, ve en cada militar un obrero menos para la causa del progreso y se inflama al acusar a los gobiernos pasados de los males de la nación. "No, repito: Ni la Ynglaterra ha tenido desde hace muchos años, ni tendrá nunca al frente de su gobierno hombres que al sistema mas absurdo é inmoral y absoluto que ha existido, unan el despilfarro mas escandaloso, conduciendo á los pueblos á una miseria espantosa á fuer de arrebatables, por medio de contribuciones y excesivos impuestos, el mezquino producto que el sudor en su rostro les proporciona, para emplearlo en gastos tan improductivos como son los que originan el armamento de expediciones destinadas á acometer empresas quijoteskas, ó las no menos mal invertidas en la construccion y conservacion de esos suntuosos edificios llamados

Cuarteles, en los que una porcion de miles de hombres arrebatados á la riqueza de la industria, pasan la mayor parte del tiempo que dura el cumplimiento de su servicio, una vida regalada y tranquila, confiados en que otros trabajan para ellos, ni jamas trataron de proporcionar al pueblo Yngles cosa alguna que no conduzca á aumentar su riqueza y poderio". Frente a una España de cuartel y sacristía, se eleva como ejemplo una Inglaterra de fábricas y comercios.

¿Qué mejor demostración de ello que la comparación entre las posesiones ultramarinas británicas y las españolas? "Una prueba tan inequívoca como convincente, que aduzco en apoyo de mi pobre parecer es, la de que despues de los tantos años transcurridos desde que últimamente se posesionó España de la Ysla de Fernando Poó, cuya posesion desde aquella época hasta el dia há originado gastos de regular consideracion, se encuentra hoy el gobierno en la necesidad de nombrar una comision que estudie y resuelva si es ó no conveniente para España el que continúe poseyendo la Ysla".

Tras una nueva comparación desfavorable para España, Echeverri retoma la narración de la historia de Sierra Leona. "Ynspirados los gobiernos ingleses por el loable cuanto patriótico afan de engrandecer y proporcionar á su pais la ventura posible, solo emprenden aquellas empresas que les conduzca á la realizacion de su objeto: encargando el desempeño de reducir á la practica sus teorías, á hombres que á la par de honrados y buenos patricios, unen el talento necesario que para el cumplimiento del cometido á

ellos encargado sea absolutamente indispensable poseer. Prueba innegable de esta verdad presenta la Peninsula de Sierra Leona.

La perspicaz vista del hombre elegido en 1787 para el estudio de la Colonia atravesó por entre los horizontes nebulosos entre los que esta se hallaba envuelta y en lontanaza descubrió una mina de cuyo fondo podia la Ynglaterra extraer una parte de la riqueza que sostenia, siempre que para obtenerlo se decidiera á vencer algunos obstáculos para lo que era indispensable emplear algunos miles de libras esterlinas.

Como los venció y que resultado ha obtenido, trataré de manifestarlo con amplitud en la continuacion de esta Memoria".

A diferencia de otros representantes españoles en Freetown, Echeverri demuestra que se ha interesado por conocer datos concretos sobre la colonia que le alberga.

"Cuando la Ynglaterra obtuvo la posesion de Sierra Leona (1787) existian en esta muy pocos habitantes, pues los indigenas, sus verdaderos dueños, se habian internado cuando los Portugueses se posesionaron de ella y solo con un escasisimo numero se conformó á vivir bajo el dominio extranjero.

Cinco años habian transcurrido y tampoco los ingleses lograron aumentar la colonizacion. Al cabo de los cuales se resolvieron á emplear otro sistema. El cual consistio, en transportar desde Ynglaterra á la Colonia, cien personas entre hombres mujeres y niños. Esto es, 66 hombres y 34 de los ultimos. Los primeros surtidos de las herramientas necesarias para la construccion de

chozas ó barracas. Y tan pronto arribaron, se ocuparon del cumplimiento del cometido para que venian destinados.

En la misma época en la que los operarios salieron desde Ynglaterra con destino á Halifax (Nueva Escocia) unos misioneros, con el objeto de contratar un numero de personas de color que se avinieran, mediante una insignificante retribucion á trasladarse á la Colonia de Sierra Leona.

Apenas habia transcurrido un mes de la llegada de los primeros Colonos cuando arribaron los segundos en numero de mil ciento treinta y seis, de ambos sexos y todas edades; y los que desde el momento de su arribo se encontraron con un techo bajo el que cobijarse.

Este fué el principio de la colonizacion de la Península, que hoy cuenta entre sus límites, como ya dejo dicho, Cincuenta mil habitantes.

En los dos tercios del tiempo transcurrido entre el de la posesion de la Colonia y el presente, o sea en los primeros cincuenta años, apenas obtuvo la Ynglaterra el que la poblacion llegara a contar unos quince mil habitantes; y solo al intervalo transcurrido entre la segunda y el año de 1854, poco mas ó menos, debe el haber llegado al estado en que hoy se encuentra".

Irónicamente, los gobiernos españoles ayudaron indirectamente a la prosperidad de la colonia rival: "Para esta colonizacion ha contribuido España muy poderosamente, desde que por el tratado

celebrado con Ynglaterra en el años de 1827 (⁷⁴), se resolvió que estableciera en la Colonia un tribunal que entendiera de la apreciacion de ser malas ó buenas las presas que se verificaran de los buques destinados al inmoral comercio de trata de esclavos, pero debido al establecimiento del dicho tribunal se ha obtenido que solo en el intervalo de tiempo transcurrido entre el año de 1844 al de 1861, ó sea en 17 años entraran en la colonia á aumentar el numero de habitantes 20.000 personas rescatadas abordo de 187 buques negreros".

Y esta cooperaci3n no ha sido sólo en fuerza de trabajo, sino también en metálico: "Debiendo agregar, que para cubrir los gastos que las actuaciones de los respectivos sumarios han originado, asi como para atender á los que el sostenimiento del referido tribunal ocasionó y ocasiona, ha contribuido España proporcionalmente, por cuya cooperacion, como se ve por lo dicho, le ha sido mas facil á la Ynglaterra realizar los designios que hace 83 años concibieron sus hombres y que les há producido y produce resultados tal vez mas halagueños de aquellos que se prometieron obtener los gobiernos que tan sabiamente han regido y rigen los destinos de un pais que de dia en dia crece en riqueza y preponderancia.

La posesion de Sierra Leona les há proporcionado entablar relaciones comerciales, no solo con los habitantes del interior de la Colonia, sino con los de toda la Costa comprendida entre Gambia

⁷⁴ El c3nsul se confunde, ya que sin duda se refiere al tratado de 1817

y Camarones: y de estas relaciones há resultado el comercio tan lucrativo que con los indígenas mantienen".

Un elemento que cuanta a favor de los ingleses es la tolerancia. Al antimilitarismo del cónsul hemos de añadir también un marcado anticlericalismo a juzgar por el siguiente párrafo: "No se puede negar que uno de los elementos que mas há contribuido á obtener tan felices resultados ha sido, á no dudar, el sabio sistema que para gobernar la colonia adoptaron, particularmente en todo cuanto atañe á la religion, dejando á estas gentes en completa libertad para rendir culto al Ser Supremo de la manera y bajo la forma que les parece mas conveniente.

Y tanto obran asi, que se vé con frecuencia, casi á las puertas de un templo protestante, en ocasion en que se halla ocupado por sus fieles á un grupo de hombres los que con sus rostros dirigidos hacia Oriente rinden culto y homenaje á Alah ú á otros dioses semejantes.

¿Cuan diferente fue el sistema que en Santo Domingo se pretendió establecer cuando verificó su anexion á España?

Comparese la conducta observada alli por los representantes de la religion católica, con la que en esta costa africana observan hombres no menos sabios que aquellos, dicen que por este modo de obrar pretenden negar la existencia de un Ser al que todas las criaturas estamos obligadas á rendir culto y homenaje".

La libertad religiosa que maravilla a Echeverri es una de las virtudes del modelo británico que desea copiar el cónsul. La

prudente administración es otra. Y no duda ni un momento el redactor del texto en alabar la rectitud del hombre blanco, cuyo sistema de justicia le parece contener valores universales.

"Dejé ya manifestado que la colonia es pobre de producciones agrícolas, razón por la que al paso que fue aumentando en habitantes, se hizo mayor la posición de servirse de las que en el interior se cosechaban y de aquí provino el que las relaciones entre los salvajes y civilizados se fueran estrechando cada día más lo que dio por resultado el que los primeros adquirieran luces suficientes para poder apreciar la inmensa diferencia que existe entre la bondad de las leyes, la imparcialidad con que los hombres blancos las administraban y la seguridad con que al amparo de estas mismas leyes vivían en la Colonia y el sistema de justicia adoptado por sus jefes y aplicado á las tribus; el que, como es sabido, solo tiene por base la razón del derecho que concede la mayor fuerza: concluyendo porque estas consideraciones les hicieran desear, como es consiguiente, vivir á la sombra de tan envidiable protección".

La protección de las leyes y de los blancos que las dictan es sin duda una mejora en el estatus de los africanos. Otra forma de dominar y asimilar es la creación de necesidades materiales.

"Unase á estas razones la de que los reyezuelos de los continentes comenzaron por acudir á solicitar los consejos y apoyo de los gobernadores de la Colonia, siempre que entre ellos se promovía alguna discordia; facilitándolos estos repetidos viajes, no solo el apreender algo útil para mejorar la administración de

sus reinos, sino tambien el adquirir necesidades que antes desconocian.

Y como lo mismo los hombres civilizados que los salvages tan pronto como concebimos un deseo comienza nuestra imaginacion á buscar el medio que nos conduzca al logro de su realizacion, aquellos reyes faltos de recursos para proporcionarse lo que á su vez deseaban y con el objeto de obtenerlas, principiaban por conceder á los blancos el permiso de construir una factoría en recompensa las mas veces, de una bagatela.

Y marchando de concesion en concesion ha conseguido la Ynglaterra aumentar prodijiosamente sus dominios. Y los habitantes de la Costa y su interior poseen en alto grado la civilizacion y con ella el amor del trabajo". Interesante binomio el de necesidad y civilización en unas reflexiones sobre la acción de Inglaterra en África pensadas para regenerar la política exterior española.

Los siguientes párrafos de la memoria están dedicados a los beneficios que obtiene Gran Bretaña de su colonia. Pese a su aridez, preferimos reproducirlos para insertar el trabajo de Echeverri de manera completa.

"La peninsula de Sierra Leona tiene una estensa ria en la que pueden fondear toda clase de buques con completa seguridad. Y su capital (Free Town) una aduana en la que se recaudan al año unas cincuenta y cinco mil libras esterlinas, procsimamente, por los derechos impuestos sobre el valor de los articulos que se importan á razon de un cuatro por ciento (termino medio) á excepcion de las

bebidas espirituosas y al tabaco cuyo derecho se aprocsima al igual del valor que estos articulos tienen.

Ahora bien, deducida dela cantidad citada recaudada por derechos, una tercera parte correspondiente al obtenido por las bebidas y al tabaco, deja un resultado de curenta mil libras cuyo valor representa un capital igual á un millon de libras esterlinas.

Y estando el consumo en la Colonia en la relacion de una á tres con referencia á los articulos que desde el deposito de la aduana se exporta por la navegacion de cabotage á los puertecitos inmediatos, razon por la que no adeudan ningun derecho, tendremos un resultado de tres millones de libras esterlinas.

Debido á la posesion de la Colonia, adquirio mas tarde la Ynglaterra la comarca de Gambia y Lagos mas la pequeña isla de Sherbro. Esta isla que mide 16 millas de longitud por 3 de latitud y con propiedades agricolas y sanitarias completamente iguales á las de Sierra Leona, tiene un riquisimo continente en el que los ingleses han conseguido hacerse dueños de una porcion de terrenos y en ella establecer factorias - depositos de los articulos producciones del pais, losque obtiene á cambio de los importados salidos de Ynglaterra".

A pesar del anticlericalismo que se detecta en Echeverri, el cónsul aprecia los esfuerzos de las misiones para atraer a los beneficios de la civilización del trabajo a los africanos. Por eso destaca que: "En esta pequeña isla de Sherbro hay establecida desde hace veinte y cuatro años una mision Norte-Americana, la que tiene

fundado un colegio en el que se recogen los jóvenes de color: se les mantiene, viste, enseña un oficio é instruye en la Religion, Debiendo los protegidos dejar una parte de la utilidad que les produzca la profesion á que se dediquen, en beneficio de sus protectores.

Esta disfrazada especulacion, comenzó á dar resultados favorables, en todos conceptos, al muy poco tiempo de su instalacion, y hoy los esta produciendo aun mayores, segun informes que uno de los encargados de la Administracion me ha proporcionado. Resultados debidos á los cargamentos que de tablazon y madera de todas dimensiones se remiten á los mercados de los puertos de todo el continente africano. Cuyo articulo se obtiene en el continente próximo á la isla comprando á los reyes ó dueños de los bosques, los arboles en pie; los que, luego de ser aserrados y reducidos á tablazon, por los aprendices de carpinteria, son trasladadas las piezas á la isla en canoas tripuladas por marineros de color que tambien pertenecen á la dicha mision.

Como la mision posee oficiales de todos los oficios en particular los pertenecientes á la construccion de casas, acuden á todos los puntos en los que segun aviso que reciben de los agentes que para el efecto tiene en toda la costa, se piensa construir un edificio cuya obra contratan y llevan al cabo por medio de los elementos que para el efecto poseen". La interferencia de la Iglesia queda así calificada como negativa cuando impide el progreso material, la especulación, pero no cuando la promueve.

Sabios administradores, misioneros con ánimo de empresa, gobiernos industriosos han permitido a Inglaterra encontrarse a punto de controlar toda la costa occidental de Africa.

"Segun cálculo muy aprocsimado las cuatro posesiones que hasta hoy pertenecen á Ynglaterra hacen un consumo de articulos arribados á la Colonia por la via de Liverpool de un valor que asciende á nueve millones de libras esterlinas cantidad á la que, agregada los valores de las que se importan en las comarcas de Cabo Palmas, C.C. Castle, Tellah Coffe, Acra, Benire, Bonny, Calabar y Camarones (comarcas, que aunque no pertenecen aun á Ynglaterra tiene en ellas establecidas factorias-depositos el comercio ingles) dan un resultado total de unos treinta millones de libras esterlinas. Valor que importado desde Ynglaterra con articulos de su industria retornaran á ella, con mas, la utilidad obtenida cambiado por cargamentos de las ricas producciones Africanas.

Las últimas posesiones que, como ya indiqué no pertenecen aun á la Ynglaterra, perteneceran muy pronto. Sirviendome de apoyo para creer esto, la razon de hallarse en la actualidad un comisionado destinado por el comercio ingles á recorrer, no solo la parte de costa entre las que se hallan comprendidas las comarcas ultimamente citadas, sino toda comprendida hasta San Pablo de Loanda con el fin de estudiar que puntos ofrecen mayores ventajas al comercio y comprar á sus respectivos Reyes el derecho de establecer en ellas factorias depositos para cuyo fin tiene ya preparados un numero de vapores de mil quinientas toneladas de carga; las que verificado el

establecimiento de las dichas factorias, saldrán de Liverpool seis veces al mes y recorreran la costa occidental de Africa desde Gambia hasta San Pablo de Loanda en vez de los tres que hoy lo verifican y solo hasta Camarones. Con lo que ademas de proporcionar al Comercio un vastisimo campo por el que pueda estender las alas de la especulacion y á la industria los considerables elementos de vida que son consiguientes, verifica el incalculable bien para todo el genero humano que produce la civilizacion. La que siendo como és hermana inseparable de la especulacion, sera introducida y esparcida por entre los pueblos barbaros unida á los fondos que obtengan las mercancías".

La decadencia de los gobiernos de Madrid ha impedido a España disfrutar de la especulación, porque al fin y al cabo, "¿A que debe la Ynglaterra el gozo de tanta ventura? No solo al genio emprendedor y á la fé y constancia con que sus hijos se dedican á proporcionar medios con cuyo auxilio consigan vencer los obstaculos que se oponen á la realizacion de sus empresas, sino mas que á esto á la proteccion que sus sabios gobiernos dispensan á todo hombre laborioso.

El gobierno que en 1792 regia en Ynglaterra, supo comprender los resultados beneficiosos que al pais reportaria la posesion de Sierra Leona, asi como lo facilismo que, por la situacion que ocupa, le era obtener que los indigenas respetaran las vidas y haciendas de aquellos que bajo amparo del pabellon Britanico acudieran á establecerse en ella con el fin de especular, con solo

destinar una pequeña guarnición á que vigilara el continente por tierra, y unos cuantos buques que desempeñaran igual cometido por mar. Llenó estos requisitos y luego entregó a los especuladores la continuación de la obra que con tan felices resultados se está llevando á cabo".

Aquí termina la introducción de Echeverri al asunto de su escrito. Hecha la apología del enemigo que nos ha vencido en la carrera colonial, el cónsul pasa a exponer su proyecto, que evidentemente es una copia del modelo que le deslumbra.

"Dadas las esplicaciones y observaciones que anteceden, entraré en el lleno de mi proposito. Y para ello, comenzaré, por decir que, segun los informes que hé recibido de hombres de este pais, bien conocedores de la Ysla de Fernando Poó jamás se podra obtener el que los hombres blancos puedan resistir el penoso trabajo que las albores de la tierra exigen. Que la Ysla es rica en toda su estension por ser susceptible á reproducir cuanto en ella se siembra, sobre todo, la caña dulce, y de que se conseguirá obtener una clase de azucar que en nada desmerecera comparada con la que produce la Ysla de Cuba. Que es abundantísima en ricas maderas, y que por fin, tiene un continente tan rico en producciones como lo es la mas de todas las comarcas de la costa occidental de Africa". Como ya había escrito Sanjuán, la colonización con pobladores españoles parece poco recomendable a este cónsul que, sin duda, está también deseando terminar su estancia en la costa de Africa. Pero ello no debe ser óbice para

abandonarla.

"Ahora bien, si la Ysla es efectivamente tan productiva como estas buenas gentes me la pintan, sensible sera el abandonarla y dejarla á merced de un extranjero que empleando otros medios para el logro de su colonizacion que los empleados hasta hoy por España consiga en un corto plazo lo que nosotros despues de tantos años y tanto dinero empleado no hemos podido obtener".

Son muchos los beneficios que se derivarían de una explotación racional de Fernando Poo: "La isla posee una bahia á la que pueden acudir nuestros buques de comercio, siempre que á imitacion de los que verifican los Yngleses con Sherbro, se establezca en tierra un deposito al que vayan á parar las mercancías de España para desde él salir á repartirse por la costa en cambio de las producciones africanas".

Además, España no carece de hombres emprendedores a los que gobiernos justos sabrían dar oportunidades. "Para obtener los primeros -sigue la memoria-, Cataluña posee fabricas y fundiciones de donde pueden esportarse muchos articulos que en calidad y precio puedan competir con los que en Africa se presentan salidos desde Ynglaterra. Y Cataluña tiene tambien hombres que á genio emprendedor, ni los Yngleses ni nadie dejara una pulgada detras. Poseyendo todo lo que dejo espresado, ¿que nos falta para obtener que la Ysla de Fernando Poó produzca resultados opuestos á los que hasta el dia ha producido?"

Falta, el lector lo adivina, resolver el problema de la mano

de obra: "Daré mi pobre parecer sobre este particular. Toda vez que tanto los españoles como el gobierno que hoy rige á España desean se verifique cuanto antes la emancipacion de la esclavitud odiosa que existe en la Ysla de Cuba, dese principio por verificarlo con el insignificante numero tres mil y con ellos copiese en todas sus partes la resolucion y egecucion del gobierno Yngles que ecsistia el año de 1792".

No sólo la esclavitud empieza a estar francamente mal vista (hemos mencionado en el capítulo I los progresos del abolicionismo español a partir de 1860), sino que la abolición permitiría copiar el sistema de reclutamiento de trabajadores libres aplicado por Gran Bretaña en el Caribe y en Sierra Leona, Echeverri propone matar dos pájaros de un tiro al abolir la esclavitud y aprovecharse de los emancipados simultáneamente.

"Con este principio de colonizacion y entregado el gobierno de la Isla á un verdadero Español; que á esta indispensable condicion una la del talento necesario para administrar la Ysla, y autorizado para emplear un sistema de gobierno lo mas parecido posible al que emplea la Ynglaterra con sus colonos en la costa de Africa, muy pronto lo tendremos completamente colonizado".

Brazos libres para ocupar ya existen entre los africanos desclasados que pululan por la costa: "Para opinar asi me fundo, en que en la desaparicion del trafico de esclavos han quedado una porcion de hombres de color en la miseria, los que por haber pasado una gran parte de su vida al servicio de las muchas factorias

Noticias de Fernando Poo

depositos de esclavos para embarques, su roce con los hombres civilizados (permitaseme que profane el nombre de civilizacion al concedersele á los hombres que se dedicaban á tan inmoral comercio) se ha hecho apreciar la diferencia que existe entre el volver á vivir con las tribus salvajes á verificarlo de la manera que ultimamente lo han hecho. Y por preferir lo ultimo andan errantes por la costa prestandose á servir sin exigir otra retribucion que la del alimento necesario. Hombres que no dudo acudirán muchos de ellos á solicitar su admision en Fernando Póo. Para cuya adquisicion seria muy conveniente que el gobierno español se pusiera en relacion con los negociantes Europeos que se encuentran establecidos en toda la parte de Costa comprendida entre Sierra Leona y Camarones y si se quiere hasta el Rio Congo con el fin de facilitar á aquellos el pasage á las Yslas y lo que me parece daria buenos resultados".

Sólo le queda al cónsul tasar el precio del proyecto y dar por concluida su "esplicita" exposición: "Por si las razones que he dado en favor de la conservacion de Fernando Póo asi como las que expongo para facilitar la colonizacion fueran acogidas como de algun valor provechoso á continuacion sienta en una tablilla el coste que tendria procsimamente, la espedición de los tres mil morenos desde la Ysla de Cuba hasta la de Fernando Poó.

Concluyendo con suplicar á los dignisimos Señores á los que me tomo la libertad de dirigir estos mal espresados conceptos, se dignen recibirlos y acoger mi humilde trabajo con benevolencia.

Noticias de Fernando Poo

Unica recompensa que en consideracion al objeto que me he propuesto creo deber alcanzar de la fina galanteria que á dichos Señores caracteriza. Quedando de Vds. affmo.

S.S.Q.S.M.B.

El Consul de España en Sierra Leona

Firmado

José Manuel de Echeverri

Sierra Leona y Enero 28 de 1870"

Al texto anterior le acompaña un estudio de su coste, titulado: "Presupuesto de coste total, aprocsimativo que deberá originar el traslado de tres mil morenos desde uno de los puertos de la Ysla de Cuba hasta la de Fernando Poó. Incluidos los gastos de habilitacion de herramientas necesarias para el trabajo de la tierra, vestidos, construir una choza ó barraca para cada tres y alimentarlos los seis meses de su estancia en la Ysla _____

_____ Al Saber

Por el pasage para los 3000 á razon de 80 Escs. uno	240.00
Habilitacion de ropa á 30 Escs. cada uno	90.000
Surtidos de herramientas para la labranza á 30 Escs.	90.000
Costo de las mil Barracas á 30 Escs. una	30.000
id. los alimentos los primeros meses á 300 mils	162.000

Suma del costo total Escudos. 612.000

Noticias de Fernando Poo

El costo de las Barracas pareciera muy bajo; pero debe tenerse en consideracion que la madera no costara nada por haberla en la Isla, asi como la poca piedra que se necesita, y la Palma para cubrir los techos. De manera, que casi solo costará alguna cantidad la herreria pues la mano de obra tampoco cuesta toda vez que de la construccion deben encargarse los primeros colonos que arriben á la Ysla".

Este documento es el último que hace referencia al tema de Fernando Poo en la documentación que hemos consultado. El gobierno español decidió finalmente mantener la propiedad de la isla, pero continuó sin saber o poder hacer nada para colonizarla.

Cuando en 1875 tiene lugar la expedición de Manuel Iradier, éste escribe: "Esta isla riquísima (...) se halla en la actualidad en el mismo estado que cuando la descubrieron" ⁽⁷⁵⁾, a pesar de que en 1878 el tabaco cultivado por los deportados políticos en Fernando Poo gane la medalla de oro de la Exposición Universal de Amsterdam.

Todavía en 1884, fecha en que Iradier regresa con Ossorio a Fernando Poo y en que tiene lugar la expedición de Luis Sorela ⁽⁷⁶⁾ aún no hay vapores que enlacen a la isla con la península y

⁷⁵ NDONGO-BIDYOGO, Donato: Canarias en el origen de la colonización de Guinea, en VI Coloquio de Historia Canario Americana, Gran Canaria, 1987, pág. 465

⁷⁶ MAJO FRAMIS, Eduardo: Luis Sorela, explorador de Fernando Poo, en Africa, no. 185, Madrid, 1957

Noticias de Fernando Poo

el correo viaja con el vapor correo inglés que sale de Liverpool. Otra expedición posterior, la de José Valero Belenguer, en 1890, encuentra la isla en las mismas condiciones.

CAPÍTULO VIII

Fin del Tribunal Mixto
y traslado del consulado (1870–1873)

8.1 Una infraestructura deficiente

Dejamos a Zugasti con el consulado instalado en la calle Gloucester, donde había vivido Guillemard. Había tenido problemas para encontrar un alojamiento digno en una ciudad muy cara por no haber servicios básicos y ser casi todo de importación. Los mismos problemas que tuvieron Lefer y Camps a su llegada en 1819 y similares a los que tienen los demás cónsules hasta el último momento. Casi todos ellos se encuentran con que no se han tomado disposiciones de acogida en Freetown, su remuneración está por debajo del coste de vida en la colonia y sus antecesores no han dejado archivo consular. A casi todos les toca empezar de nuevo.

Sin convicción en el papel que les corresponde desempeñar en la represión de la trata de esclavos y sin intereses comerciales ni políticos que defender, los diplomáticos españoles en Sierra Leona dirigen una representación muy poco importante para el gobierno de Madrid.

En 1863, Pío de la Empananza invierte 32 meses en encontrar una casa, en la calle Wilberforce no. 129, por la que paga 100 libras de alquiler anual ⁽¹⁾. En 1868, el consulado se traslada con Suárez a Water Street, no. 139, en el centro de la ciudad.

Desde 1845, y sobre todo en los últimos 15 años de existencia

¹ AMAE, Legajo 2066, despacho 42 de Empananza, 3 agosto, 1863

Fin del Tribunal Mixto

del consulado, los diplomáticos se relevan a gran velocidad. En 1862, Narciso Pérez Retinto, que había sido representante español en Accra, jura como árbitro del Tribunal Mixto ⁽²⁾. Es el año en que Empananza se hace cargo del consulado francés ⁽³⁾ y también despacha los asuntos de los consulados de Austria, Portugal y Cerdeña ⁽⁴⁾.

Suárez llega a principios de 1864 ⁽⁵⁾ a reemplazar temporalmente a Empananza, que obtiene licencia para reponer su salud, y se encarga también del consulado francés interinamente ⁽⁶⁾. A él corresponde el único inventario, elaborado en 1865, de los bienes del consulado que se ha conservado:

"No. 1 - Un escudo de armas

No. 2 - Tres banderas usadas

No.3 - Una caja de hoja de lata, de medio metro de largo

No. 4 - Una Carpeta (pupitre) pequeña muy usada

No.5 - Una cajita de madera conteniendo tres sellos de España y uno de Portugal

No.6 - Una mesa para escritorio de madera del país compuesta de una mesa, doble pupitre y aparador pa. poner libros

² AMAE, Legajo 2066, despacho 21 de Empananza, 4 abril 1862

³ AMAE, Legajo 2066, despacho 25 de Empananza, 21 abril 1862

⁴ AMAE, Legajo 2066, despacho 31 de Empananza, 16 junio 1862

⁵ AMAE, Legajo 2066, despacho 10 de Suárez, 21 febrero 1864

⁶ AMAE, Legajo 2066, despacho 3 de Suárez, 19 enero 1864

Fin del Tribunal Mixto

No.7 - Un neceser de mano compuesto de dos tinteros, una salvadera de cristal, pintado de negro

No.8 - Dos estantes, armarios de madera ordinaria que sirven para colocar la correspondencia

No.9 - Dos Sillas de madera de manzano pintadas de blanco y con asiento de regilla.

No.10 - Un Catre de hierro, regalado por el Sr. Retinto y

No.11 - Un Cajon de madera del país pintado de verde con dos divisiones para colocar papeles" (7) .

En 1864 Pérez Retinto dimite (8) y a Empananza le aumentan la prórroga (9). Un año más tarde, Suárez se ocupa también del consulado portugués (10).

A Empananza, que es cesado en 1865 (11), le sucede León Checa como cónsul en 11 de junio de 1865, pero el 20 de noviembre del mismo año, regresa a España con seis meses de licencia (12) y no reaparece.

En 1867 Suárez viaja a a Senegal para firmar la paz con el rey

⁷ AMAE, Legajo 2066, despacho 33 de Suárez, 20 noviembre 1865

⁸ AMAE, Legajo 2066, despacho 8 de Suárez, 10 junio, 1864

⁹ AMAE, Legajo 2066, despacho 57 de Suárez, 21 diciembre 1864

¹⁰ AMAE, Legajo 2066, despacho 4 de Suárez, 20 enero 1865

¹¹ AMAE, Legajo 2066, despacho 19 de Suárez, 11 junio 1865

¹² AMAE, Legajo 2066, despacho 36 de Suárez, 20 noviembre 1865

de las riberas Melacourée, Forecariah, Tana y Bereiree ⁽¹³⁾ en nombre del gobernador francés, ya que Suárez es aún cónsul interino de Francia. En Freetown hay un tal Alejandro de Carpintier en su lugar, que recibe a su vez licencia y no se presenta en junio de 1867 cuando se le terminan las vacaciones ⁽¹⁴⁾, por lo que es relevado por Madrid al año siguiente ⁽¹⁵⁾. Cuando Suárez sea reemplazado por Echeverri, éste será también cónsul de Portugal ⁽¹⁶⁾.

Hay también períodos prolongados en los que no hay ninguna representación española. Tanto el baile de titulares, como los vacíos de representación son eco de la inestabilidad de los cargos políticos en Madrid. "Hay años, como 1823, en el que se cambia nueve veces de ministro; en 1822 o 1847, se cambia siete veces, etc. La media es de cuatro cambios ministeriales por año", dice refiriéndose a los titulares de la Primera Secretaría de Estado, encargados de la política exterior española, Juan Carlos Pereira ⁽¹⁷⁾.

¹³ AMAE, Legajo 2066, despacho 5 de Carpintier, 13 febrero 1867

¹⁴ AMAE, Legajo 2066, despacho 14 de Suárez, 15 junio 1867

¹⁵ AMAE, Legajo 2066, despacho 5 de Suárez, 1 agosto 1868

¹⁶ AMAE, Legajo 2066, despacho 2 de Echeverri, 21 octubre 1869

¹⁷ PEREIRA, Juan Carlos: Introducción al estudio de la política exterior de España (siglos XIX y XX), Madrid, 1983, pág. 101

8.2 Un consulado innecesario

José Manuel de Echeverri es el primer cónsul español que aboga por el fin de la representación consular en la colonia británica:

"Tan pronto como tomé posesion de mi cargo, me dediqué a estudiar que beneficio se prometia España con la conservacion de este consulado y bien pronto comprendi que era ninguna y por consecuencia innecesaria su continuación". Estamos ya en 1870, seis años después de la última condena del Tribunal Mixto.

"Innecesaria -continúa el cónsul- porque ninguna relacion comercial nos une con esta colonia y las diplomáticas cesaron desde el momento que ha desaparecido el inmoral trafico de la trata de esclavos".

El diplomático explica más adelante que se ha enterado de que los británicos ya han decidido terminar con el Tribunal Mixto. Por eso añade, "me dirigí por carta particular al Excmo Sr D. Manuel Silvela, Ministro de Estado de aquella época, dandole algunas esplicaciones sobre el particular y enterandole de que segun informes recibidos por conducto de las autoridades de esta colonia, el Gobierno Inglés esperaba la llegada del mes de marzo del presenta año para disolver el Tribunal Mixto, pues desaparecida la causa que motivó su instalacion, no existia razon alguna para que continuara establecido con lo que solo gastos superfluos se originaba á la nacion".

Como ya hacen otros países que no tienen tampoco fuertes

Fin del Tribunal Mixto

intereses en la colonia inglesa, el cónsul cree que España podría estar representada por un cónsul honorario: "Le indicaba tambien - sigue Echeverri- que segun mi humilde opinion, no debia continuar este consulado fundado de la manera que lo esta originando gastos que de ninguna manera se remunera el pais de ellos manifestandole que aqui se podia encontrar un sujeto digno que se encargara gustoso de representar a España sin exigir otra retribucion que la que el honor del cargo le transmite". Esta es curiosamente la situación en que se encuentra en la actualidad la representación de España en Sierra Leona. Un libanés ejerce de cónsul honorario.

Washington ha hecho ya lo que propone el cónsul a Madrid: "Hoy debo agregar que el Gobierno de los Estados Unidos ha retirado las asignaciones que tenia señaladas á los individuos que representaban á aquel país en el tribunal de la corte mista."

El último caso que ha juzgado el Tribunal es de 1864, hacía ya seis años. Por eso "creeria faltar á un deber de conciencia si por solo atender á disfrutar del sueldo y demás honorarios que me estan señalados, y a los que decir verdad solo tengo derecho por lo espuesto que es vivir sugeto á los rigores de este clima, dejara de poner en vuestro conocimiento lo espuesto.

Concluyendo con repetir que España á imitacion de todas las demas naciones puede estar tan bien representada por medio de un agente que no perciba sueldo" (18).

¹⁸ AMAE, Legajo 2066, ambas citas son del despacho 2 de Echeverri, 5 febrero 1870

Fracasado el comercio español y extinto el tráfico de esclavos, el consulado no tiene ya sentido.

8.3 Paseos por la bahía

De esa ociosidad de los representantes consulares da buena prueba una graciosa queja de Echeverri, intrascendente, pero pintoresca para reconstruir el ambiente caluroso, lento y abúlico en que transcurren las veladas de los europeos en Freetown.

"Existe en este puerto un bote dotado con seis marineros y un patron, todos negros, que por pertenecer al Tribunal Mixto y en cumplimiento á lo que proviene el reglamento respecto al tratado celebrado en España y la Gran Bretaña en el año de 1835, en su articulo primero parrafo ultimo, los gastos que para el sostenimiento de dicho bote se originan deben ser sufragados por el dicho tribunal. Debido á lo cual contribuyo proporcional y meticulosamente con la cuota que me corresponde", explica Echeverri al inicar su relato.

El cónsul se cobra su contribución empleando a los remeros para dar paseos en bote. "A esta tripulacion que merced a la feliz paralizacion de la trata de esclavos en nada se la ocupa referente al objeto para el que fué creada y a la que sin embargo se la paga puntualmente los haberes que devenga la he ocupado unas cuantas tardes en ir con el bote á dar un paseo por la bahia con el fin de respirar el aire algun tanto libre del abrasador calor que en esta

Fin del Tribunal Mixto

estacion se experimenta en la ciudad", continúa el despacho.

El cónsul, sin embargo deja propina: "Más debido á que siempre lo he verificado acompañado por el Señor Cónsul de Italia y á la de ser ajeno á mi caracter el dar motivo alguno por el que pueda tacharseme como abusador, jamas lo he egecutado sin que al despedir á la tripulacion no la gratificara."

El asunto es banal y el representante de España lo reconoce: "Aun cuando estos hechos pueden muy bien calificarse de pueriles, cumple á mi proposito el mencionarlos para que sirvan de apoyo á la mayor razon que en el asunto en cuestion me asiste".

El problema reside en la existencia de un rival en el disfrute de su pequeño privilegio: el secretario británico del Tribunal Mixto que es, de paso, un predicador protestante. "Al llegar una tarde al muelle con el objeto espresado, fui prevenido por el patron de no serle posible acceder á mi deseo, por estar esperando al Señor secretario de la corte mixta para conducirle á un pueblecito inmediato en cuyo templo debia predicar aquella noche".

Los remeros sin duda se comportan ante la sorpresa del juez español con gran sutileza, pues le confiesan su malestar con el trabajo que les proporciona el inglés y logran enemistar a los dos usuarios del bote del Tribunal. El patrón de la embarcación confiesa a Echeverri que: "Tanto él como los marineros estaban ya cansados de tales viages en los que luego de ocuparlos hasta media noche, les despedia sin regalarles ni un medio chelin".

"Toleré este primer abuso" -admite el cónsul-, pero me previne

Fin del Tribunal Mixto

para no obrar lo mismo si ocurría un segundo."

Al fin y al cabo, el representante español paga la cuenta del bote, pero no así el secretario británico, que no tiene el mismo rango. "Me fundo para así clasificar este hecho -concluye el cónsul- en que no contribuyendo en nada el Sr. secretario para el sostenimiento del bote, no tenía derecho para disponer de él de la manera que lo efectuaba; y mucho menos cuando en sus peregrinaciones apostólicas causaba deterioros que luego debía yo pagar" ⁽¹⁹⁾. Madrid, por supuesto ni siquiera contesta este despacho.

Otra anécdota, que revela las profundas convicciones racistas de los europeos del siglo y la falta de acontecimientos importantes, se refiere al nombramiento como cónsul de Italia de un mulato, hecho que escandaliza a la colonia blanca de la "aristocrática" Freetown dos años después.

"Restame manifestar -escribe el cónsul Padrós en 1871- á V.E. que tanto el Gobernador de la Colonia como todo el comercio, admiran de que S.M. el Rey Victor Manuel, haya nombrado Cónsul de su nacion a Colin Rosenbush, mulato de pura raza africana, sin Religión conocida, é hijo adoptivo de Theodore Rosenbush" ⁽²⁰⁾.

¹⁹ AMAE, Legajo 2066, despacho 7 de Echeverri, 22 noviembre 1869

²⁰ AMAE, Legajo 2066, despacho 28 de Padrós, 25 diciembre 1871

8.4 Se acerca el final

Un año después de que Echeverri sugiera que se clausure la representación consular en Sierra Leona por inútil y costosa, el nuevo cónsul interino, Juan Padrós y Prim, comunica que todas las naciones están concluyendo el Tratado de 1835, excepto España y Portugal, país este último que ya ha comenzado las gestiones.

Padrós, representante también consular de Portugal escribe: "Espero por últimos del proximo Marzo, recibir ordenes, como representante de esta nacion, para liquidar" ⁽²¹⁾.

En mayo, la embajada de España en Londres remite una copia del Tratado entre EE UU y Gran Bretaña relativo a la supresión del Tribunal Mixto entre estas naciones. Se suprimen los Tribunales Mixtos de Sierra Leona, Cabo de Buena Esperanza y Nueva York, creados por un tratado de 1862, pero se mantiene el derecho de visita. Según esa misma comunicación, el Tribunal Mixto anglo-español es ya el único que queda en Sierra Leona.

Aunque hace años que no juzga barco alguno, Gran Bretaña, según una carta de Lord Clarendon de la que se envía copia a Madrid, no se plantea en cambio abolir el Tribunal Mixto con España ⁽²²⁾.

El nuevo representante español había prestado juramento ante

²¹ AMAE, Legajo 2066, despacho 2 de Padrós, 25 febrero 1871

²² AMAE, Legajo 2066, despacho 210 de la embajada de España en Londres, 10 mayo 1871

Fin del Tribunal Mixto

el Tribunal Mixto el 6 de febrero. Como ya es habitual, recuerda a Madrid que, a su llegada, "este Consulado se halla sin tintero, ni una mesa absolutamente nada, mas que el archivo" ⁽²³⁾. Se encuentra sin dinero y ya no es cónsul, pues España convirtió al consulado en viceconsulado el 13 de agosto de 1871. El sueldo del cónsul, que era de 7.500 pesetas se reduce a 5.000 para el vicecónsul.

Su reacción es airada: "Si quiere V.E. que el vice consulado se traslade en una de las casas cubiertas de bambú. haciendo el representante un papel ridículo ánte una capital aristocrática como Sierra Leona; para esto, será menester buscar hombres á propósito" ⁽²⁴⁾.

Algo se debió arreglar. En octubre Padrós pide que le abran una cuenta de 8.000 reales ⁽²⁵⁾ y con la misma fecha le nombran también cónsul en Gambia ⁽²⁶⁾, a cuya condición une la de cónsul honorario de la nación griega, para la que hace una serie de gestiones durante 1872 con aprobación de Madrid ⁽²⁷⁾.

²³ AMAE, Legajo 2066, despacho 2 de Padrós, 16 septiembre 1871

²⁴ AMAE, Legajo 2066, despacho 11 de Padrós, 16 septiembre 1871

²⁵ AMAE, Legajo 2066, despacho 16 de Padrós, 6 octubre 1871

²⁶ AMAE, Legajo 2066, despacho 17 de Padrós, 7 octubre 1871

²⁷ AMAE, Legajo 2066, despacho 21 de Padrós, 18 abril 1872

8.5 Una lectura patriótica de las desdichas de España

De Padrós se conservan pocos despachos. Uno de ellos, en el que se refiere a reformas en la gestión del Tribunal Mixto, reproduce casi textualmente las observaciones del informe de Suárez de 1864 sobre el tráfico de negros, haciéndolas suyas, y despotrica contra Gran Bretaña esgrimiendo como prueba de la falaz política de este país el caso de Gibraltar:

"Tengo el honor de participar á V.E. que el Gobernador de esta Colonia por disposición superior á recorrido la Costa Occidental de Africa, visitando nuestras posesiones é Ysla de Fernando Pó: el cual despues de los 19 dias de haber regresado en esta Capital, ha salido con el paquete correo Ynglés Tartan con fecha 16 de julio último para la corte de S.M. Británica."

Padrós afirma que se reunió con el gobernador inglés: "Antes de partir para la Corte, he tenido con el mencionado Sr. Gobernador cuatro conferencias, por las cuales conseguí vér la Orden de su Gobierno en la que se espresaba La terminacion del Tribunal Mixto tal como está hoy constituido por todo el mes de octubre proximo, pero que pensaba continuar con él, bajo otra forma más económica dando principio en Enero del año 1872."

No debía gustarle mucho su destino, pues insiste en que España debe abandonar su representación: "En virtud del caso V.E. me permitirá que esponga mi humilde opinion, atendiendo á los datos oficiales que hé conseguido con gran dificultad y que tengo el

Fin del Tribunal Mixto

placer de trasladar al superior conocimiento de V.E. no dudando que los apreciará en sus partes y hará el uso que estime por conveniente".

El despacho de Padrós recuerda a las memorias que en años anteriores otros cónsules redactaron sobre el estado de la situación política y comercial de Sierra Leona, aunque es menos extenso. "Principiaré por los Cruceros Ingleses. Tiene la Ynglaterra hoy en clase cruceros (que prestan otro servicio en la Colonia) 30 Buques de guerra al mando del Almirantazgo. King que tiene su estacion en el Cabo de Buena Esperanza. Estos Buques miden un total de 23.400 toneladas con 239 cañones. ¿Para que?"

Padrós cree que Gran Bretaña sólo se interesa en la represión de la trata al interrogarse sobre la utilidad de los cruceros ingleses: "Un solo Barco español, la América, ha sido puesto á disposición de la Corte mixta en el concurso de 9 años y este caso fue en el año 1864 y apesar de los justos esfuerzos del Juez español para libertarlo resultó como á la mayor parte de sus predecesores, condenado por sospechas.

Tambien fué condenado por la Corte del Almirantazgo un Bergantin Goleta capturado sin pabellon en la Costa de San Pablo de Loanda y conducido á este Puerto en Julio del mismo año - Por los papeles que se encontraron á bordo se saca en consecuencia que este Buque habia pertenecido á la matricula de Génova.- Otro Buque Ytaliano la Ricarda capturado en esta rada en Mayo de 1864 fué puesto en libertad despues de três meses de detencion y sin lugar

á reclamar á los daños y perjuicios consiguientes." Pocos resultados para 30 barcos, si es esa su única razón para vigilar la costa.

Padrós quiere reforzar su tesis sobre la inutilidad del consulado reiterando que la trata ya es cosa del pasado: "Grande es la exageracion propalada por los Yngleses acerca del número extraordinario de hombres y Buques españoles que se consideraban dedicados á esta clase de comercio -escribe-.

Yó, que he tenido la satisfaccion de tener en este Consulado de mi interino cargo, por espacio de seis dias, al Rey de Dahomey. Rey del pais de los principales puntos que se creían mas favorecidos de la trata; pues este señor me ha jurado por su Dios diciendo, que los negreros que iban a su Reino, figuraban en primer lugar unos cuantos Portugueses, despues Brasileños, Americanos, Yngleses y Holandeses, pero ni un solo Español".

El párrafo anterior coincide punto por punto con uno redactado por Suárez en la década precedente del que habría una copia entre los papeles del consulado o al que Padrós habría tenido acceso antes de ser enviado a Freetown.

"Desde 1856 no se sabe que haya cruzado aquellos máres ningún Buque con bandera española, negrero ó no -continúa el despacho-. Sin embargo, se pretende que salian de allí todos los dias con direccion á Cuba embarcaciones de nuestra nacion, lo que es de todo punto inexacto.

Fin del Tribunal Mixto

Tengo documentos oficiales que confirman mi opinion (²⁸)".

En los siguientes párrafos, el cónsul repite de nuevo el último informe sobre tráfico de esclavos redactado en 1865 que resume la actividad del Tribunal Mixto desde 1845 hasta la fecha de su redacción. "El número de Buques capturado y conducido ánte la Corte del Almirantazgo desde el año 1845 hasta 1854 es de 184 de los cuales 4 fueron ábsueltos de condena.

Desde 1819 hasta la fecha, han sido sumariados en la Corte Mixta de esta Colonia 247 barcos españoles de los que solo 8 fueron puestos en libertad, pero repito que convendrá tenerse en cuenta que estas presas fueron hechas "acepcion de dos casos" Antes del año 1855 y que desgraciadamente no siempre ha precedido la mayor buena fê en los medios que se han adoptado para esclarecer la mas ó menos culpabilidad que pudiera haber resultado contra las que fueron náves de nuestra Nacion".

Como todos los cónsules que le precedieron, Padrós achaca de nuevo al derecho de visita el fracaso del comercio español en África: "Esta es en mi concepto, la causa del retraimiento de nuestro comercio licito en la Costa óccidental de Africa, y no hay que vacilar, este retraimiento del comercio español es causa de la decadencia de nuestro Diamante en bruto como es la Ysla de Fernando Póo y sus posesiones, y aun mas, por que de aqui resulta un gran

²⁸ Estos párrafos son casi idénticos a los escritos por Suárez en 1864, pero Padrós pone en boca del supuesto rey de Dahomey las palabras de su antecesor en el consulado de España. El documento oficial a que se refiere es la memoria de 1864.

perjuicio á los intereses materiales de nuestra Patria".

Es el odio que profesa a España Inglaterra y el temor a verse suplantada por este país en África lo que la mueve a insistir en el mantenimiento del Tribunal a pesar de su inutilidad en estas fechas: "Cónstame que si los Yngleses tuviesen las simpatias de los habitantes de los paises que forman parte de esta Colonia; su Gobierno no continuaria con la corte mixta de Sierra Leona, pero como estos habitantes lo mismo que los de los paises que aun no estan en relacion con Ynglaterra han demostrado reiteradas veces que sus simpatias son hacia á España, esta es la poderosa razon que tiene el Gobierno Ynglés para alejarnos por mas tiempo, valiendose de la prorrogacion del fatal tratado que tuvo á bien firmar el Gobierno español ó aconsejar á la ex-Reina que firmara en el año 1835".

Padrós no revela cuál es su fuente para asegurar que los habitantes de la costa occidental de África profesan simpatía a los españoles, a los que a duras penas conocen dada la inexistencia de relaciones comerciales y el agotamiento de la trata. El argumento es infantil. Es, sin embargo más realista que Londres quisiera mantener el Tribunal como respuesta a la falta de cooperación española durante todo el siglo.

Ante esta posibilidad, Padrós cree que, al menos, se debería reformar el Tratado para dar más facilidades a la marina mercante española en esas aguas: "A pesar de todo, tengo el pleno convencimiento de que se continuará con el tribunal "sin trabajar"

Fin del Tribunal Mixto

pero bueno seria que se reformasen por nuestra parte determinados Articulos del mencionado tratado, afin de que los cruceros Yngleses tuvieran mas responsabilidad al cometer en lo sucesivo atropellos con los Buques españoles, si en tal concepto vuelvan á decidirse á venir en estas aguas al lícito comercio".

Como los cónsules anteriores, Padrós se fija también en el sistema seguido por los ingleses para ampliar sus dominios coloniales. Lo explica así:

"El Gobernador grâl de la Colonia, llama á un Rey, al cual despues de mucho obsequios y promesas "que segun estos no se realizan nunca" le pide autorizacion para construir un edificio por cuenta de la empresa de los paquetes vapores correos que hacen el servicio de la costa de Africa, en el mejor punto de su país. el edificio si se construye sirve pa. la casa consignataria de la mencionada empresa- Pues bien, si el Rey conviene á la peticion hecha por el Gobernador, en el acto se le hace un regalo, y este se reduce á un túnico y Gorro de tela "menudillo" ó pana encarnada con bordados dorados, anticuelas, unas botas de chagren tambien encarnadas, varios fláscos de perfumeria, algunas Botellas de Brandi, y una mezquina cantidad de libras esterlinas".

Con estos regalos, los nativos muerden el anzuelo: "Ynmediatamente se marcha el rey á su país, reúne parte de sus súbditos, les refiere el porvenir halagueño que el Gobernador le ha ofrecido y concluye por mandar que en lo sucesivo se respeten las construcciones, así como la introduccion en el país á todo lo

perteneciente á los Blancos Yngleses".

Tras la ingenua aceptación de los africanos viene la traición: "Se construye la casa y de esta siguen otras, y por último obliga á los habitantes de aquel país á que se hagan Yngleses, finalizando con apropiarse el territorio de aquel Reino incluyéndolo á su colonia".

La falta de juego limpio es pagada por los ingleses con sublevaciones continuas: "Esta clase de política en mi modo de ver despues de ser absorbitante no puede dar buen resultado, cuando esta pobre gente esté mas civilizada, es imposible que dé Páz ni lucro al Gobierno Ynglés, y tanto es así, que en Gallinas y la Ysla de Sherbro, puntos muy importantes por su posicion comercial y que pertenecen á la Colonia. Todos los dias se sublevan contra los Yngleses".

Esta forma de actuar de Gran Bretaña tiene un antecedente doloroso que los españoles conocían bien, según el redactor de este despacho: el caso de Gibraltar.

"Esta clase de política -sigue Padrós-, me recuerda un hecho historico importantisimo de Gibraltar y aunqe me véo en el caso de esponer la indicacion de algun servicio mio prestado, en defensa de mi amada Patria, no me importa, cuando se trata de demostrar la ingratitude á la amistad que se debe á ella por otras naciones".

A partir de aquí, Padrós hace un resumen de su vida y su experiencia como militar: "Habiendo tenido la suerte ó desgracia, de permanecer por espacio de años en el Cuerpo de Yngenieros del Ejercito, teniendo ingreso en él, en 1856 con destino á la muy fiel

Fin del Tribunal Mixto

Ysla de Cuba, en donde permanecí hasta el año 1859 que regresé voluntariamente para incorporarme al 2o. Batallón que salió con destino al Ejército de Operaciones de Alava. Pues bien, de regreso de la Campaña, tuve la suerte de ir con la expedición al Méjico, y cuando volvimos se me destinó á la Dirección del arma que pertenecía, encargandome de los negociados "Depósito Topográfico y correspondencia Extranjera", teniendo por Jefe al digno Coronel del cuerpo Sr. Castillo. allí permanecí hasta el año 1865".

Largo prólogo para entrar finalmente en el grano: "Durante mi permanencia en esta, pidió D. José de la Concha por oficio dos copias de la historia de Gibraltar "el mencionado Sr. era entonces Ministro de la Guerra" cuyas copias le fueron entregadas de mi puño y letra".

Sabe bien por tanto el cónsul la historia de esta perfidia británica que robó a España un trozo de su país y revivirla en la memoria le supone un mal rato que no quiere ahorrar a sus lectores en el ministerio: "Segun tratado, la Ynglaterra no tiene derecho á mas terreno que el que contiene el espesor de los muros de Gibraltar, ni mas aguas que las que bañan la parte exterior de los mismos. Pero E.S. no puedo recordar esto sin que me ponga convulso".

Una vez superada la convulsión, el cónsul español relata como Gran Bretaña se fue aprovechando de la buena fe de los españoles y de la inestabilidad política del reino, de la misma forma en que en el momento de redactar el despacho que nos ocupa hace con los jefes

Fin del Tribunal Mixto

indígenas de África. Así, Padrós afirma que: "Aprovechando los Yngleses, las circunstancias especiales que estaba travesando la españa en la época del Principe de la Paz. Cometian toda clase de atropellos yá con los Buques de mi país "Cataluña" yá por la parte de San Roque, viendose en el caso el Gobernador español del campo de Gibraltar, en el caso de reproducir quejas constantemente de táles abusos, pero, nuestro Gobierno "efecto de las circunstancias" no se decidió á tomar ninguna resolucion.

Luego pidieron que se les permitiera formar un campamento en el campo néutral, por razon de la epidemia que habia dentro de Gibraltar. Se les concedió con los términos de que concluida aquella calamidad se levantara dicho campamento "pues aun existe"

Despues solicitaron hacer un camino cubierto por la parte de San Roque temiendo que la invacion que túvo lugar en nuestro territorio por los Francéses, llegára hasta Gibraltar: se les cedio, debiendo rellenar dicho camino despues por cuenta de Ynglaterra.

Llegó el momento de obligar á rellenar y lo hicieron, pero de pólvora, habiendo tenido gran cuidado de trazar el camino por debajo los cimientos de algunos fuertes nuestros que si bien no dominaban á Gibraltar, éra un gran obstaculo para él pues como he dicho, lo llenaron de pólvora y prendieron fuego, cuya esploción derribó nuestros fuertes, llevandose las ruinas á dentro de Gibraltar, y segun confirma la mencionada historia; aquel Gobierno con dolor se calló "atendidas las circunstancias en que se hallaba

Fin del Tribunal Mixto

la nacion". Los demas Gobiernos no se han ocupado de tan importante asunto".

Así, paso a paso, Londres se quedó con Gibraltar y nadie reaccionó en España: "El Exmo Señor José de la Concha "como llévo espuesto" se marchó con las mencionadas copias á Paris volviendo con el Gran Tuison de Oro y con pretensiones de prohibir el âcto Religioso al dos de Mayo; pero el resultado de las copias no se sabe.

¿No es muy triste, tener de pagar el comercio español, para entrar á sus propias aguas una fuerte contribucion ó derecho, á los Yngleses, despues de conservar el campamento?

El General Concha me hizo escribir á continuacion de la Copia los siguiente "En virtud de lo que arroja la historia y reconociendo la España el territorio y las aguas como suyo. Espera una contestacion pronta y categórica = el Ministro de la Guerra".

Para terminar, Padrós regresa a África y a la actualidad: "Réstame notificar á V.E. que muchas personas de buena posicion de la Costa de Africa me preguntan si es verdad que el Gobierno Español está tratando de vender la Ysla de Fernando Póo y sus posesiones á la Ynglaterra. A los cuales les hé contestado demostrandoles, que en ningun caso tendria lugar la supuesta venta y que no éran mas que noticias sin autorizacion, y que portanto, no se les debia dar importancia" (29).

²⁹ AMAE, Legajo 2066, despacho s/n de Padrós de 19 julio 1871

Fin del Tribunal Mixto

Anexo al despacho, el cónsul envía el documento que le ha enviado la legación estadounidense en Freetown informándole de la terminación del Tribunal Mixto entre Gran Bretaña y Estados Unidos.

Padrós repite otra vez el viejo argumento del obstáculo que ha supuesto para España el derecho de visita. Sin embargo, la última captura de un buque español es de 1864 y cuando se escribe este despacho, en 1871, han transcurrido siete años en que ningún buque español se ha acercado a la costa occidental de África a efectuar transacciones comerciales. Exagera sin duda este fracaso, como lo hace el siguiente cónsul que se remite de nuevo a lo que ha leído en la documentación que se encuentra en Freetown elaborada por sus predecesores.

La anglofobia es casi una constante en los diplomáticos españoles en Sierra Leona. Al fin y al cabo se hallaban en una colonia británica, cumpliendo a regañadientes con un tratado impuesto por Gran Bretaña a España y asistiendo a la construcción del imperio británico mientras se hunde el español. El caso de Padrós, sin embargo, llega tan lejos como el de Lefer, aquel primer juez comisionado español que inauguró la presencia española en el Tribunal Mixto.

Comparar la apropiación británica de Gibraltar y el ensanchamiento de sus límites con el sistema británico de ampliación de sus posesiones coloniales en África es un paso teórico cuando menos original.

Si la comparación además se hace con el estilo tan vivo de una

Fin del Tribunal Mixto

pluma castrense que reconoce ponerse "convulso" al recordar las desgracias de su "amada Patria" y que no subordina sus sentimientos a las frías reglas de la gramática, nos sentimos obligados a reconocer al cónsul Juan Padrós y Prim que, de las páginas legadas por esta literatura diplomática a que nos hemos asomado, las suyas constituyen las de lectura más amena y menos rigurosa a la vez.

8.6 "Conservo la mesa"

La anunciada extinción del Tribunal Mixto llega oficiosamente de la manera más inesperada. Gran Bretaña fue concluyendo con otros países la extinción de los respectivos Tribunales Mixtos. En el caso español, como hemos visto se resistía a hacerlo. Sin embargo, en julio de 1872, y sin informar al juez español, que estaba en cama enfermo, se trasladaron a Londres los archivos, se jubiló a los empleados y se vendieron los muebles (30).

El último juez español, con cuyo peculiar estilo nos hemos familiarizado en el despacho anterior, narra así la anómala desaparición de la institución:

"Los Ingleses orgullosos de su obra en el año 1857 con los Buques de la matrícula de Barcelona el Fernando Poó y el America

30 AMAE, Legajo 2066, despacho 33 de Padrós, 12 julio 1872

(³¹) [1] [1- a pie de página: El consul Juez español disfrutaba de licencia] cuya infamia produjo el pánico á todo el comercio Español legitimo que se dedicaba en estas apartadas regiones y la decadencia de nuestro diamante no explotado como son las Yslas de Fernando Poó, Annobon y Corisco, Yslas que la providencia nos ha conservado, pues este y no otro objeto es el interes de la Inglaterra en ocultar á la España la conclusion del tratado con el objeto de que el pánico siga; de lo contrario sabe perfectamente el inglés que nuestros productos coloniales se venderian en estas dilatadas costas con preferencia á los de las demas naciones y luego que no ignora la simpatia instintiva que nos profesan á los Españoles los naturales de estos países, por esto hay que creer que la Ynglaterra se habia constituido en centinela enemiga y en barrera impenetrable de los Españoles para con estas ricas costas apoyados con el fatal tratado celebrado por la ex-Reina Cristina y el Rey del Reino unido en 28 de junio de 1835 y pregunto:

¿Podra existir un tribunal fundado en 1817 y organizado en el año 1835 en Sierra Leona (³²) teniendo el archivo en Londres?

Sin embargo, el Archivo del Tribunal mixto de Sierra Leona ha sido empaquetado y embarcado con el Paquete correo Ynglés S.S. Roquelle el dia 24 de marzo último".

³¹ Aquí hay un error de fechas, pues la condena de La América es de 1864.

³² El vicecónsul no sabe que el Tribunal comenzó a funcionar en 1819

Fin del Tribunal Mixto

Leslie Bethell, sin embargo escribe que el buque Lightning trasladó a Gran Bretaña en mayo de 1872 45 volúmenes de despachos, 23 de informes sobre casos concretos tratados por los Tribunales Mixtos, los registros de esclavos emancipados y más de 500 fajos de documentos incautados a buques negreros capturados. (33)

"¿Puede el Tribunal mixto -sigue preguntándose Padrós- funcionar sin local designado pa. el efecto y sin el moviliario? Pues el local se dejó en enero del año actual y el moviliario se ha vendido el día 10 de julio, mejor dicho ayer.

¿Ultimamente, sería fácil tener un tribunal sin personal? pues no cabe duda el personal ha sido despedido y jubilado.

Todas estas soluciones han sido practicadas sin conocimiento del Juez Español y estando en cama enfermo; empero, conociendo á fondo la maligna política Inglesa para con todo el mundo; conservo la mesa que pertenece al Tribunal, y esta y no otra causa ha sido el resorte para descubrir la verdad del hecho puesto que al reclamarme la mesa me han tenido de descubrir lo que pasaba y entonces me negé en darla mientras V.E. no me lo mande apoyando mis razones en que yó, como Juez y parte interesada en el moviliario se me debía consultar ántes de hacer nada y no despues de consumado el hecho, así es que la mesa siga en mi poder hasta que V.E. me dé instrucciones".

³³ BETHELL, Leslie: The Mixed Comissions for the suppression of the transatlantic slave trade in the nineteenth century, en Journal of African History, VII, I (1966), pág 93

Fin del Tribunal Mixto

Para terminar, Padrós pide venganza: "Ahora, yo me permitiría á suplicar al Gobierno que al desacer el Tribunal Mixto de la Habana, observase la misma conducta con el Juez Inglés, y solo así podrá quedar la dignidad del Representante de España en Sierra Leona en su lugar.

Y concluyo dando gracias á Dios por haberme dado fuerzas bastantes para ver concluida la obra que tanto á contribuido á mi mal estado de salud, la que no se si recobraré, pero, tendré el placer de haber contribuido en algo para abrir el paso al comercio Español en estas dilatadas Costas; no dudando que estas nos ofrecen un gran porvenir si sabemos aprovecharlo. Y Su Magestad el Rey (q.d.g.) si no consiga unir un mundo con la península Española la enlazará es evidente por los vinculos del comercio" (34).

8.7 El viceconsulado se traslada a Madeira

Nada más hay de Padrós. Un tal Bo. de Pozas remite el 21 de agosto del mismo año un mapa de la costa al Ministerio de Marina (35). A pesar de todo, aún hay otro representante español en 1873, Eduardo Verdegay, quien solicita que España dé por concluido el tratado de 1835 unilateralmente. Londres parece haberse olvidado del asunto. Hacía ya casi diez años que de nada servía y uno que

³⁴ AMAE, Legajo 2066, despacho de Padrós de 12 de julio de 1872

³⁵ AMAE, Legajo 2066, despacho 1 de Pozas, 21 de agosto 1872

los ingleses habían cerrado el local.

El texto que sigue es el penúltimo despacho de un diplomático español fechado en Sierra Leona. Poco después, los escasos oficios de Verdegay que se conservan en el AMAE están fechados en Madeira en el año de 1874 y siguientes.

Esta carta resume la visión española del fiasco que para el comercio peninsular y cubano supuso el tratado para la abolición del tráfico de esclavos y su papel clave para abortar el desarrollo de las posesiones españolas del golfo de Guinea. Ideas que hemos oído una y otra vez a lo largo del siglo. Este despacho es un modelo que cierra la historia de la comisión española en esta colonia inglesa.

"Al hacerme cargo de este Consulado traté de investigar las causas que pudieron haber influido en el alejamiento de nuestros buques mercantes de esta Costa, que tan pingües beneficios ofrece al comercio de España, tanto por la proximidad ventajosa en que se encuentran nuestras principales plazas mercantiles, como por la superior calidad y baratura relativa que tienen nuestros articulos de primera necesidad, de los que aqui se podría hacer un consumo inmenso, si se importaran directamente". En esto, Verdegay hace como todos sus antecesores desde la llegada de Potestad en 1845.

"De mis investigaciones -sigue- he sacado la consecuencia de que una de las causas principales, y quiza la unica, que ha ocasionado este estado de postracion absoluta del Comercio de España en la Costa Occidental del Africa, ha sido la manera injusta

y arbitraria con que han ejercido los cruceros ingleses el derecho de visita concedido á los buques de guerra de S. M. Britanica por el tratado de 28 de junio de 1835 para la abolicion del trafico de esclavos. Tratado que si bien venia á llenar un obgeto filantrópico, ha sido un arma terrible en manos de un Gobierno que siempre ha tenido un gran interes en sobreponer su comercio al de todos los demas paises, sin reparar en los medios de conseguir su obgeto".

Verdegay lleva más allá la interpretación del cerrojo que ponen los ingleses a la costa africana y asegura que éstos temen que España pueda hacerles la competencia aprovechando para ello sus posesiones en el golfo de Guinea. Por eso añade que "el Gobierno Británico celoso de nuestras ricas islas de Fernando Póo, Annobon y Corisco, que nos colocan en una ventajosa posicion para ser dueños exclusivos del comercio en la parte Occidental del Africa, por estar situadas frente a la Desembocadura del Rio Niger, ha tratado siempre de oponer una barrera impenetrable a nuestro comercio, por medio de sus cruceros, los que generalmente extralimitandose de sus atribuciones, han apresado buques mercantes españoles a los que logicamente no se podían tachar de emplearse en el trafico de negros por no tener la construccion adecuada para este obgeto, ni los requisitos que señala el citado tratado de 1835, indispensables para la aprension".

Otra razón aducida por Verdegay para explicar el fracaso de la navegación española es la ausencia frecuente de representantes

Fin del Tribunal Mixto

españoles en Freetown: "La Corte Mista por su parte, en la que pocas veces tenia completa representacion el Gobierno de España, poco escrupuloso en sus fallos é interpretando el Tratado de una manera forzada, quiza por la prevencion natural que en ella predominaba respecto a nuestros buques, condenaba casi siempre fundandose en leves sospechas à los buques españoles, por mas que de los autos apareciese evidente su inocencia, segun lo prueban las condenas de la barca Conchita en 1857 y de la America en 1864, y si alguna vez absolvía al cabo de un procedimiento largo y costoso, y que esponia a las tripulaciones capturadas a un sin numero de vejaciones y trabajos, la indemnizacion estipulada en el Tratado para las naves injustamente apresadas, no se ha satisfecho nunca oportunamente, y aun se encuentran hoy muchos armadores de buques absueltos hace muchos años esperando que le sean resarcidos los perjuicios que les causaron".

A consecuencia de ello, el comercio español se asusta y se retrae de acercarse a África: "Esta manera arbitraria de proceder hubo de causar necesariamente un pánico inmenso en nuestros comerciantes de Cataluña que eran los que mas frecuentaban esta Costa y al ver que tenian que tenian que poner sus fortunas en manos que ningun interes tenian en respetarlas, desistieron por completo de sus empresas mercantiles, haciendose tributarios de los mercados de Marsella y Liverpool para comprar los articulos que antes exportaban directamente".

Como había pedido Padrós un año antes, este diplomático cree

Fin del Tribunal Mixto

llegado el momento en que España anule su compromiso con Gran Bretaña: "Como quiera que hoy es ya un hecho para la Abolicion del trafico de esclavos, ha dejado completamente de estar en vigor por efecto de las reformas introducidas en las leyes de nuestras Antillas relativas a la esclavitud y por haberlo asi reconocido implicitamente el Gobierno de S.M. Británica, al disolver hace ya un año la Corte Mixta, cuyo personal ha jubilado, habiendo vendido en publica subasta todos los muebles que a ella pertenecieron, y mandado llevar los Archivos a Londres, y al mismo tiempo ha hecho retirar de estos mares todos los Cruceros que se dedicaban á la persecucion del odioso trafico de esclavos en vista de no haberse dado caso desde hace mas de tres años de la aparicion de ningun buque negrero; yo creo que si fuese posible que V.E. de acuerdo con el Gobierno de S.M. Británica, el cual supongo no podria oponer serias dificultades, declarase oficialmente haber dejado de estar en vigor el repetido tratado de 1835, habia de ser esta declaracion de una grande y definitiva influencia para que nuestro comercio volviese a tomar incremento en esta Costa; pues abrigo la conviccion de que mientras los comerciantes españoles no tengan oficialmente la seguridad de que ese tratado, que tanto ha contribuido à nuestro desprestigio en Africa ha dejado de existir, y que no serán molestados ni perseguidos en su tràfico legal por buques de guerra ingleses, no se atreverán à visitar de nuevo estas costas, y nuestras ricas islas de Fernando Póo, Annobon y Corisco no podrán nunca alcanzar la importancia comercial que estan

Fin del Tribunal Mixto

llamadas à tener por su ventajosa situacion geogràfica que las destina à ser el deposito general del comercio de la Costa Occidental de Africa" (36).

Verdegay, sin embargo, no llegará a ver la abolición oficial del Tribunal Mixto. Ésta sólo se produce en virtud del Tratado hispano-británico del 2 de julio de 1890, veinte años después de que se hubiera extinguido la trata.

Julia Moreno define así las consecuencias que tuvo el nuevo tratado para España: "Reducción de la zona a la que queda sujeto el derecho de visita, y desaparición de los tribunales mixtos, motivos para la detención de los barcos, así como las causas por las que podían ser condenados" (37).

8.8 Ecos de la Primera República

En abril, un mes después del despacho de Verdegay referido más arriba sale para la península el último despacho consular español fechado en Freetown. Las pretensiones de efectuar un despliegue comercial que supere al de otros países europeos se avienen mal con la descripción que se hace de las condiciones en que trabajaban para el estado los marineros de los buques de guerra españoles:

³⁶ AMAE, Legajo 2066, despacho 10 de Verdegay, 26 febrero 1873

³⁷ MORENO, Julia: El abolicionismo en la política internacional del siglo XIX: la actitud de España, en Anexos de la Revista de Indias, no 2, Madrid 1986, pág. 164

Fin del Tribunal Mixto

"El día 30 del mes pasado llegó à este Puerto procedente de Fernando Poo con 40 dias de navegacion, la Goleta de guerra Ligera falta de viveres, de carbon y de dinero.

Inmediatamente gestionè pa. que se le facilitase todo lo que la hacia falta (...). Al tener conocimiento la tripulacion de la espresada Goleta que en España se habia proclamado la republica, mandaron una comision à su Comandante para que quitase la corona de la bandera, a cuya peticion no accedio el citado gefe por creerlo una falta de disciplina y porque ni el ni este Consulado tenian oficialmente noticia de que se hubiese verificado cambio ninguno en la bandera, maxime cuando en los sellos de la correspondencia oficial de ese ministerio aun se conservan las armas y la corona. Este suceso dio lugar à un ligero conflicto y à conatos de insubordinacion à que el Comandante diò termino desembarcando a tres de los promovedores de la peticion los que hoy remito en el vapor Volta al Sr. Comandante de Marina de Canarias".

Para concluir, Verdegay explica la penuria en que viajan los marinos españoles: "A los tripulantes de la Ligera se les deben nueve meses de paga, y en cerca de un año solo han podido comer dos veces carne abordo, y a pesar de esto han dado muestras de la mayor subordinacion y cordura y no se han prestado à las sugestiones de los que querian insubordinarlos" (38).

España casi no puede alimentar a sus marinos en alta mar.

³⁸ AMAE, Legajo 2066, despacho 12 de Verdegay, 14 abril 1873

Tanto menos emprender un proyecto coherente de colonización de sus posesiones en África o imponer su presencia comercial en la zona. "El invierno de 1872-73 conocía la mayor confusión política. Las clases dominantes sufrían la más honda crisis experimentada desde el período de 1808-1814", escribe Tuñón de Lara refiriéndose al período (³⁹).

Justo un mes antes de la insurrección de los tripulantes de la Ligera, el 11 de febrero de 1873, el rey Amadeo de Saboya entregó al gobierno de Ruiz Zorrilla la abdicación en su nombre y en el de sus sucesores. Al día siguiente, la Asamblea Nacional declaró la república como forma de gobierno en España. La experiencia fue breve y escapa a los límites impuestos a este trabajo, para el que basta señalar como la grave situación política y económica que atravesaba España tiene eco en el remoto consulado de Sierra Leona.

A partir de este momento, el vicecónsul Verdegay envía sus siguientes despachos desde Funchal, en la isla de Madeira, con lo que se pone fin a la presencia española en Sierra Leona que, con grandes lagunas, había durado más de 50 años. La trata había llegado a su fin. La esclavitud estaba a punto de hacerlo. En 1872, las cortes españolas analizaron varios proyectos de ley para abolir el régimen de servidumbre en Puerto Rico, una medida que finalmente

³⁹ TUÑÓN DE LARA, Manuel: *La España del siglo XIX*, Barcelona, 1974, págs. 235, 236

fue adoptada el 22 de marzo de 1873 (⁴⁰), semanas antes de la insurrección de la Ligera en Freetown.

La emancipación en Puerto Rico precedió a la que tuvo lugar en Cuba porque presentaba menos dificultades. Según Navarro Azcue, en su estudio sobre el proceso legal del abolicionismo en España,: "El escaso número de esclavos que había en Puerto Rico permitió llevar a cabo una emancipación indemnizada, como era el deseo de los dueños de esclavos" (⁴¹).

En Cuba, la abolición hubo de esperar hasta 1886, aunque cuando se produjo, la ley no hizo sino "ratificar legalmente una situación situación real, caracterizada por la descomposición del sistema esclavista" (⁴²).

⁴⁰ NAVARRO AZCUE, Concepción: La abolición de la esclavitud negra en la legislación española 1870-1886, Madrid, 1987, pág. 127

⁴¹ NAVARRO AZCUE, Concepción: op. cit., pág 229

⁴² NAVARRO AZCUE, Concepción: op. cit., págs 230-231

CONCLUSIONES

Conclusiones

Desde 1819 hasta 1873, dieciocho representantes españoles desempeñan los cargos de jueces y árbitros del Tribunal Mixto anglo-español de Sierra Leona en Freetown, creado a consecuencia del Tratado de 1817 entre Gran Bretaña y España para la represión de la trata de esclavos. Desde 1845 hasta 1871, el juez será también cónsul de España y el papel del árbitro lo desempeñará el vicecónsul. En 1871 el consulado se convierte en viceconsulado y dos años después se traslada a Madeira, cerrando definitivamente la representación española en Freetown.

La historia de la Comisión Mixta anglo-española en Sierra Leona tiene dos fases claramente definidas:

1) De 1819 a 1845. En esta etapa sólo hay presencia española en los dos primeros años de funcionamiento del Tribunal Mixto. A partir de 1821, incluyendo los años en que los británicos proponen el traslado del Tribunal a la colonia nominalmente española de Fernando Poo, la Comisión Mixta de Sierra Leona funciona unilateralmente. Sin embargo, son los años en que tiene lugar la mayor parte de las capturas de buques negreros españoles. De los 251 barcos de nacionalidad española o atribuidos al Tribunal Mixto anglo-español en total, sólo siete son juzgados con posterioridad a esta fecha.

Esta cifra resulta de añadir al informe Potestad, que estudia los 244 primeros barcos juzgados, las siete capturas posteriores adjudicadas a la Comisión Mixta anglo-española, de las que tres

pertenecen también a 1845, aunque son posteriores a la elaboración del trabajo de Potestad. La lista completa figura en el Apéndice III.

Por crisis internas, por desinterés o por la señalada discontinuidad en la titularidad de Exteriores, España no presta ninguna atención durante más de 20 años a este Tribunal que contó con otra sede en La Habana.

2) De 1845 a 1873. A mediados de siglo se renueva la presión diplomática del gobierno de Madrid para mediar activamente en el Tribunal con la creación de un consulado. España pretende seguir el ejemplo de otros países europeos y participar del naciente comercio con África, que está empezando a sustituir al tráfico de esclavos.

A partir de 1845 se dan instrucciones a los sucesivos cónsules no sólo para que defiendan los intereses españoles en el Tribunal, sino también para que estudien las posibilidades de intercambios comerciales con África y redacten una memoria anual sobre el estado de precios, la situación de las casas de comercio de otros países, el volumen global de tráfico marítimo y los intercambios comerciales y el estado político de la costa de África.

Desde esa fecha y hasta 1873, la presencia española en Freetown, aunque con irregularidades debidas a fallecimientos, permisos, viajes -e incluso la fuga de algún cónsul-, es casi constante.

De esta manera, lo que comenzó siendo una presencia testimonial en un instrumento legal de represión de la trata,

impuesto a España por la diplomacia británica y en contra de sus intereses políticos y económicos en la isla de Cuba, terminó siendo un puesto de observación español en el preludio de la nueva era colonialista que consagra el reparto definitivo de África en la Conferencia de Berlín en 1885.

España, no obstante, es una potencia imperialista en declive, que pierde la casi totalidad de sus posesiones ultramarinas en el curso del siglo, y cuya proyección internacional se derrumba definitivamente tras la crisis del 98.

Los despachos de los jueces y cónsules desde Freetown constatan tanto el desinterés por la represión del tráfico de esclavos y la actitud comprensiva hacia los negreros españoles, como este declive político. Por una parte se refieren a la incapacidad de la marina española para aplicar el derecho de visita de los buques en alta mar y defender a los pocos mercantes españoles que se animan a comerciar con bienes lícitos con las poblaciones africanas de la costa.

Por otra, reflejan la impotencia española para desarrollar una colonización eficaz de sus posesiones africanas. Y, como trasfondo de todo ello, están impregnados de "anglofobia", que no es sino la expresión ideológica de la frustración ante la creciente fuerza del rival británico. Una postura que se refleja con nitidez en la comparación que hace el cónsul Padrós de la colonización británica en África con la ampliación de los límites físicos de la colonia inglesa de Gibraltar en la propia península.

Pero esta anglofobia, aunque se presente a menudo como un argumento burdamente elaborado, no debe ocultar la parte de verdad que encierra. Hubo ensayos reales de tráfico legítimo por parte de casas comerciales españolas, especialmente catalanas, en África. Es igualmente cierto que estos ensayos se vieron en ocasiones frustrados por la prepotencia británica que esgrimía una armada fuerte y unos instrumentos legales que servían para hacer fracasar al comercio español al prolongar los trámites judiciales y congelar el pago de las indemnizaciones a los buques injustamente detenidos. Algunos buques mercantes españoles fueron incluso víctimas de estafas, como la introducción fraudulenta de esclavos a bordo y la declaración de falsos testigos.

Aunque ingenua en sus planteamientos, la presentación que de sí mismo hace el comerciante José de Berrín y su oferta de convertirse en cónsul español en Gambia, es una prueba más de que hubo pioneros españoles que trataron de emular a los negociantes británicos, franceses o estadounidenses que regentaban pequeñas factorías en los ríos africanos.

De haber sido España un país con una clase empresarial más desarrollada o con un mayor potencial militar marítimo que hubiera protegido a sus factores, muchos negreros hubieran podido reconvertir su tráfico de esclavos en tráfico de comercio legítimo. No otra cosa es lo que hicieron ingleses y franceses en el transcurso del siglo, gracias también a la flexibilidad comercial de sus socios, los negreros africanos.

Conclusiones

La pobreza española y los tratados que Gran Bretaña firmó con España en 1819 y 1835 sirvieron a la primera para impermeabilizar con éxito la costa a las pretensiones comerciales españolas de carácter legal. Finalmente, los comerciantes españoles dejaron de acudir a África.

Desde el punto de vista cuantitativo, el número de buques negreros españoles juzgados por el Tribunal Mixto es escaso y la cifra de esclavos emancipados parece exigua comparada con la de africanos que fueron transbordados a la otra ribera del Atlántico. Sin embargo, puesto que estos hombres, mujeres y niños se quedan en su mayoría en la propia Sierra Leona, que es un centro experimental británico de dimensiones reducidas, los 25.143 esclavos emancipados rescatados de las bodegas de los negreros españoles, a los que habría que sumar los emancipados de los barcos sin documentación, pero pertenecientes de hecho a negreros españoles, son una irónica contribución de Madrid a los planes de su rival marítimo.

El Apéndice IV ofrece una lista de esclavos emancipados desde 1819 hasta 1862. Los datos referentes a los años de 1819 a 1844 se refieren a emancipados procedentes de buques negreros españoles. Los referentes a los años comprendidos entre 1845 y 1862 proceden de todos los buques capturados. No hemos encontrado datos suficientes para desglosar la cifra por nacionalidades a partir de 1845.

Conclusiones

Es un lugar común en la historiografía de la esclavitud que la trata clandestina adquirió un auge sin precedentes en la primera mitad del siglo XIX para decaer rápidamente a partir de 1862, cuando deja de hacerse en buques con bandera estadounidense, y que se extingue casi por completo en 1870.

Poco aporta la documentación relativa a Sierra Leona en este sentido, excepto confirmar estas pautas. A partir de 1845, casi todos los negreros españoles sin excepción niegan su nacionalidad y son juzgados por el vicealmirantazgo británico en vez de por el Tribunal Mixto anglo-español. Según Empananza, tres quintas partes de los 192 buques juzgados por el vicealmirantazgo entre 1845 y 1861 eran de propiedad o procedencia española, lo que eleva la suma total de buques negreros españoles juzgados en Sierra Leona a unos 370.

Durante los años centrales del siglo, la trata se efectúa en buques estadounidenses contratados generalmente en Nueva York. El expediente relativo al caso de José Velozo y su introducción fraudulenta de bozales en la costa de Nuevitas en Cuba es un ejemplo detallado de ello que no nos consta que haya sido publicado.

Las noticias referentes a las islas de Fernando Poo (hoy Bioko) y Annobón no contradicen, en líneas generales, lo que sabemos de estas posesiones españolas sobre las que Madrid no consigue emprender una colonización coherente en el siglo XIX.

Conclusiones

Pero la documentación británica consultada prueba que el gobierno de Londres trató de trasladar a Fernando Poo el Tribunal Mixto de Sierra Leona en la primera mitad del siglo, no sólo para tener una base de operaciones más eficaz en la lucha contra el tráfico de esclavos -que es la explicación oficial británica y la teoría aceptada por los historiadores que se ocupan de este episodio diplomático-, sino también para apropiarse "de facto" de la isla y convertirla en una nueva colonia, desde la que poder controlar más eficazmente el golfo de Guinea.

El proyecto fue abandonado por Londres cuando comprobó finalmente que España, que no se oponía al traslado del Tribunal Mixto, se negaba en cambio a ceder un milímetro en el problema de la soberanía.

Las documentos redactados por los cónsules españoles en Freetown relativos a las posesiones españolas en el golfo de Guinea reflejan la preocupación por aprovecharse económicamente de ellas, como hacen los británicos y los franceses en sus colonias. La idea de trasladar a "3.000 morenos cubanos" es un calco fiel de lo que los diplomáticos españoles están viendo funcionar en Sierra Leona.

En 1871 el consulado se convierte en viceconsulado y en 1873 el último representante español se traslada a Madeira cerrando la delegación.

En 1890 Gran Bretaña acepta, casi veinte años después de haberlo hecho con otros países, dar por concluido el Tribunal Mixto

anglo-español. Hacía 17 años que un juez español no pisaba Freetown y cerca de 20 que los británicos habían clausurado el local y trasladado el archivo a Londres. Quizá se trató de una respuesta a la tenacidad con que España se negó a reprimir la trata clandestina de esclavos. Ésta no dependía tanto del control de la costa africana, demasiado grande para ser eficazmente vigilada, como de la represión en el punto de destino, la isla de Cuba, donde sí se hubiera podido detectar fácilmente la introducción de bozales, como demuestra la actuación decidida del juez Ronquillo.

APÉNDICES

APÉNDICE 1

10.1 RELACIÓN DE COMISIONADOS ESPAÑOLES EN SIERRA LEONA

Tras el nombramiento de **Santiago Jonamá**, que no llega a ir a Sierra Leona, en 1819 es nombrado juez del Tribunal Mixto anglo-español en Freetown **Francisco Lefer**, que regresa a la península en 1822, y árbitro del mismo Tribunal **José Camps**, que sólo permanece en Freetown hasta 1821.

En 1822, se nombra a **Miguel Cuff** para desempeñar el puesto de juez, pero éste no llega a ir.

En 1845, **Fabricio Potestad** asume el papel de juez y de Cónsul, por primera vez. Trabaja en Freetown hasta 1846. Junto a él, actúa como árbitro del Tribunal y vicecónsul, **Juan José García**, que se fuga en 1847.

Para esta fecha es ya juez y cónsul **Adolfo Guillemard de Aragón**, quien mantiene su nombramiento hasta 1856, en dos etapas. Una de 1847 a 1852, año en que nombra cónsul interino y encargado de la representación española a **Campbell**, que continuará en el puesto hasta el regreso de Guillemard en 1853, y otra desde esta fecha hasta 1856, cuando Guillemard vuelve a ocupar su puesto en Sierra Leona. En 1856 emprende un nuevo viaje, del que no regresa.

Antes de partir, nombra a **Taylor**, un estadounidense, como cónsul interino durante unos meses hasta la llegada de **Gumersindo de Ojea**, quien desempeña su labor hasta 1857. Durante unos meses, un comerciante francés, de apellido **Porchat**, trabaja como vicecónsul interino.

En 1857, **José de Zugasti** llega a Freetown en calidad de

Cónsul, acompañado de Teodoro de Sanquirico, como vicecónsul. Ambos mueren en 1859. Temporalmente, el cónsul francés, Seignac Lesseps, se hace cargo de la representación.

A finales de 1859 llega a Sierra Leona Manuel Zea Bermúdez, como cónsul, acompañado de Carlos Carvalho, como vicecónsul. Ambos mueren al año siguiente.

Ramón María Sanjuán sustituye a Zea Bermúdez a principio de 1860 y le acompaña como vicecónsul Pío de la Empananza. Cuando Sanjuán cese en 1861, Empananza será nombrado cónsul y Narciso Pérez Retinto, vicecónsul.

Retinto dimite en 1864, tras haber sido sustituido temporalmente por Miguel Suárez en 1863, y Empananza cesa en 1865, siendo nombrado para sucederle León Checa, que a los pocos meses pide licencia y no regresa. Suárez continúa en Fretown hasta 1869. Durante estos años asiste también a la fuga de Alejandro Carpintier, cónsul durante unos meses en 1867.

En 1869, José Manuel de Echeverri sustituye a Suárez y se mantiene en el cargo de cónsul hasta el año siguiente, cuando Juan Padrós y Prim le sustituye, también por un sólo año, al frente del consulado.

El 31 de agosto de 1870, en el nº VIII de The Royal Gazette & Sierra Leone Advertiser se menciona el nombramiento de J. A. Disdier como vicecónsul de España en Sierra Leona, aunque no hemos visto ningún despacho firmado por este funcionario, ni ninguna otra referencia a él.

Por último, Eduardo Verdegay dirige el viceconsulado durante 1873 y en 1874 se traslada a Funchal, en Madeira.

APÉNDICE II

10.2 Textos legales comentados

10.2.1 Real Cédula de S.M. y señores del Consejo por la cual se manda guardar y cumplir el tratado que va inserto, concluido entre S.M. y el Rey del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda, para la abolición del tráfico de negros ⁽¹⁾

La Real Cédula se publicó en 1818, refrenda el Tratado de 1817 de que nos ocupamos en el capítulo I y especifica el modo en que éste ha de entrar en vigor.

Se compone de 14 artículos, más un Modelo de pasaporte para los buques españoles que se destinan al tráfico legítimo de esclavos -recordemos que al principio la trata sólo se abolía al norte del ecuador-, unas Instrucciones para los buques de guerra españoles e ingleses empleados en impedir el ilícito comercio de esclavos, y por último el Reglamento para las Comisiones Mixtas que han de residir en alguna de las posesiones coloniales de Su Magestad Católica y en la Costa de África.

El Artículo 1 de la Real Cédula establecía que "Su Magestad Católica se obliga á que el tráfico de esclavos quede abolido en todos los dominios de España el día treinta de mayo de 1820, y que desde esta época en adelante no será lícito a ningún vasallo de la corona de España el comprar esclavos ó continuar el tráfico de

¹ Archivo Histórico Nacional, Sección de Estado, Legajo 8020, no. 7

esclavos en parte alguna de la costa de África, bajo ningún pretexto, ni de ninguna manera que sea; bien entendido, sin embargo, que se concederá un término de cinco meses desde dicha fecha de treinta de Mayo de 1820, para que completen sus viages los buques que hubiesen sido legítimamente habilitados antes del citado día treinta de Mayo" ⁽²⁾.

El Artículo 2 explica la existencia de un término de "seis meses desde la fecha del cange de las ratificaciones de este Tratado, para que puedan completar sus viages los buques que hubiesen sido despachados de puertos españoles para la referida costa antes del cange de dichas ratificaciones" ⁽³⁾.

Los Artículos 3 y 4 establecen la suma de 400.000 libras como indemnización británica destinada a las personas que el rey de España designe para recibirlas en concepto de reparación de las pérdidas sufridas por la interrupción de este comercio.

El Artículo 5 especifica el tipo de buques a los que el Tratado prohíbe expresamente el tráfico de esclavos, clasificándolos en cinco categorías:

"1.- En buques ingleses o que lleven pabellón inglés, ó en cualquier otro buque y bajo cualquier pabellón, siempre que sea por cuenta de súbditos ingleses.

² AHN, Legajo 8020, Real Cédula de Su Magestad y Señores del Consejo por la cual se manda guardar y cumplir el Tratado que va inserto entre S. M. y el Rey del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda para la abolición del tráfico de negros, folio 1

³ AHN, Legajo 8020, doc. cit., folios 1 y 2

Apéndice II: Textos legales

2.- En buques españoles o que que hagan el tráfico en cualquier parte de la costa de África al norte del ecuador, después del cange de las ratificaciones del presente Tratado, entendiéndose, sin embargo, que se concederán seis meses para completar el viage de los buques, según el tenor del artículo 2 del presente Tratado.

3.- En buques españoles ó con pabellón español, ó en cualquier otro buque y bajo cualquier pabellón que sea, por cuenta de súbditos españoles, después del treinta de Mayo de mil ochocientos veinte, en que ha de cesar el tráfico de negros por la parte de España, y después de los cinco meses concedidos para el retorno de los viages empezados en tiempo hábil, con arreglo al artículo 1 de este Tratado.

4.- En buques bajo pabellón inglés ó español, de cuenta de los súbditos de cualquier otra potencia.

5.- En buques españoles, cuyo destino sea cualquier puerto de los dominios de Su Magestad Católica" (4).

Interesa destacar el tercer grupo, ya que un gran número de los barcos juzgados y condenados en Sierra Leona viajaban con pabellón y tripulación no españoles, pero a los que se declara buena presa por parte de la Comisión Mixta al considerar que hacen su tráfico "por cuenta de súbditos españoles", ya que este fue el caso de numerosos buques juzgados y condenados por la Comisión Mixta.

⁴ AHN, Legajo 8020, doc. cit., folio 2

El Artículo 7 establece la obligatoriedad de que cualquier buque empleado en el tráfico de esclavos antes de finalizado el plazo que establecía su prohibición, debería llevar un pasaporte Real, con traducción auténtica en inglés.

Por el Artículo 8 se concretaba la concesión de este pasaporte únicamente a aquellos buques que continuaran el tráfico al sur de la línea del ecuador.

En el Artículo 9 se autoriza a los buques de guerra ingleses y españoles a registrar a los buques mercantes de ambas naciones de los que se sospeche con fundamentos razonables que lleven a su bordo esclavos de lícito comercio, y se les da facultad para detener a los referidos buques, "aunque sólo en el caso de hallarse á bordo los referidos negros" ⁽⁵⁾.

Más adelante se añade que las partes contratantes "se obligan á resarcir las pérdidas que puedan sufrir injustamente sus respectivos súbditos por la detención de cualquiera de sus buques sin suficiente causa legal. Debiéndose entender que esta indemnización será siempre á expensas del Gobierno á que pertenezca el crucero que haya cometido el acto arbitrario" ⁽⁶⁾.

Este artículo será abolido por el Tratado de 1835, en un esfuerzo por parte inglesa de hacer efectiva la supresión de la trata, incluyéndose también, como justificación de la detención, la

⁵ AHN, Legajo 8020, doc. cit., folio 2

⁶ AHN, Legajo 8020, doc. cit., folio 2

presencia de equipo negrero a bordo de un buque, y no sólo la existencia real de esclavos.

Pero hasta entonces, el Tratado de 1817 hará hincapié en que "Ningún crucero, sea español ó inglés, podrá detener á ningún buque negrero que no tenga, á la sazón, esclavos á bordo; y á fin de legalizar la situación de cualquier buque español ó inglés, será necesario probar que los esclavos hallados á bordo han sido conducidos con el objeto expreso del tráfico, y que los hallados á bordo de los buques españoles han sido tomados en la parte de la costa de África, donde está ya prohibido el tráfico, según el tenor del presente Tratado" (7).

El Artículo 11 establece que los buques de guerra de ambas naciones que se destinen a impedir el tráfico de esclavos recibirán de su gobierno una copia de las instrucciones anexas al Tratado.

El Artículo 12 determina la existencia de las Comisiones Mixtas: "A fin de obviar el inconveniente que pudiera originarse de la dilación en la adjudicación de los buques detenidos por estar empleados en un comercio ilegal, se establecerán en el espacio de un año, á mas tardar, después del cange de las ratificaciones del presente Tratado, dos Comisiones Mixtas, compuestas de un número igual de individuos de ambas naciones nombrados al intento por sus respectivos soberanos.

Una de estas comisiones residirá en territorio de Su Magestad

⁷ AHN, Legajo 8020, doc. cit., folio 3

Católica, y la otra en una de las posesiones de Su Magestad Británica; y los dos Gobiernos se convendrán en cuanto á los parages de la residencia de las dichas Comisiones al tiempo de cangearse las ratificaciones del presente Tratado, cada uno de lo respectivo á sus propios dominios. Cada una de las Altas partes contratantes se reserva el derecho de mudar á su voluntad el lugar de residencia de la Comisión que ha de estar en sus propios dominios; entendiéndose, sin embargo, que una de las Comisiones habrá de residir siempre en la costa de África y la otra en una de sus posesiones coloniales de Su Magestad Católica.

Estas Comisiones decidirán las causas que se le presentan, sin apelación, y conforme al reglamento e instrucciones anexas al presente Tratado, del cual han de considerarse como parte integrante" (8).

El Artículo 13 menciona los anexos del Tratado, que son:

- El Modelo de Pasaporte para los buques mercantes españoles, destinados al tráfico legítimo de esclavos.
- Las Instrucciones para los buques de guerra de las dos naciones, destinados á impedir el ilícito comercio de esclavos.
- El Reglamento para las Comisiones Mixtas que han de establecerse en la costa de África, y en alguna de las posesiones coloniales de Su Magestad Católica.

Y por último, el Artículo 14 fecha el cange de las

⁸ AHN, Legajo 8020, doc. cit., folio 3

Apéndice II: Textos legales

ratificaciones en el término de dos meses.

10.2.2 Instrucciones para buques de guerra

Estas instrucciones constan de siete artículos.

El Artículo 1 menciona el derecho de visita de los mercantes españoles o ingleses por parte de los buques de guerra de ambas naciones, cuando sospechen que se emplean en el tráfico ilícito de negros, pero especificando claramente que "los buques á cuyo bordo no se hallaren esclavos destinados para el tráfico no serán detenidos bajo ningún pretexto ó motivo" ⁽⁹⁾.

El Artículo 2 prohíbe la detención de un buque, aunque sea negrero, al sur del ecuador, "á menos que se le hubiese empezado á perseguir al norte del ecuador" ⁽¹⁰⁾.

En el Artículo 3 se extiende la prohibición de detener un buque negrero al norte del ecuador si ese buque puede aducir motivos que justifiquen su derrotero, "bien por conformidad con el uso de la navegación española de dirigir su rumbo algunos grados hacia el norte, ó bien por otras causas legítimas, como los riesgos del mar debidamente probados" ⁽¹¹⁾. Este grado de ambigüedad se amplía en el mismo artículo al afirmar que "Se estipula igualmente que el número de esclavos que los cruceros hallaren á bordo de un

⁹ AHN, Legajo 8020, Instrucciones para los buques de guerra de las dos naciones destinados a impedir el ilícito comercio de esclavos, Artículo I, folio 4

¹⁰ AHN, Legajo 8020, doc. cit., Artículo II, folio 4

¹¹ AHN, Legajo 8020, doc. cit., Artículo III, folios 4 y 5

buque negrero, aun cuando no correspondiese con el pasaporte, no será motivo suficiente para justificar la detención del buque" (12).

El Artículo 4 ordena que los buques españoles empleados en el tráfico ilícito de esclavos han de ser mandados "por un español de nacimiento, y las dos terceras partes de su tripulación, por lo menos, han de ser españolas" (13).

El Artículo 5 pide, para los casos en los que se haga uso del derecho de visita "toda la consideración que es debida entre naciones amigas y aliadas" (14) y prohíbe que la visita se haga por un oficial de grado inferior al de teniente de la Marina de la Gran Bretaña o al de alférez de navío en la española.

El Artículo 6 obliga á los buques de guerra que detengan barcos negreros a dejar a bordo todo el cargamento de negros intacto y también al capitán y una parte de la tripulación. Al capitán del buque negrero se le había de dar una notificación firmada de los papeles cogidos en su buque y del número de esclavos cogidos a su bordo en el tiempo de su detención. Se prohíbe el desembarco de los esclavos hasta la llegada al emplazamiento de la Comisión Mixta, "á fin de que en el caso de no ser adjudicados de buena presa, pueda repararse más fácilmente la pérdida de los

12 AHN, Legajo 8020, doc. cit., Artículo III, folios 4 y 5

13 AHN, Legajo 8020, doc. cit., Artículo IV, folio 5

14 AHN, Legajo 8020, doc. cit., Artículo V, folio 5

propietarios" (¹⁵). A esta norma le cabe la excepción a que diera lugar un motivo urgente.

El Artículo 7 y último establece que no se traladarán esclavos de un puerto de las posesiones españolas a otro, excepto con pasaportes expedidos ad hoc.

¹⁵ AHN, Legajo 8020, doc. cit., Artículo VI, folio 5

10.2.3 Reglamento de las Comisiones Mixtas

El Reglamento establece en el Artículo 1 que una de las Comisiones Mixtas se establecerá en una de las posesiones coloniales españolas, de hecho lo hizo en La Habana, y otra en la costa de África, que es la que se estableció en Sierra Leona. Estas comisiones decidían sobre la legalidad de la detención de los buques negreros. Las comisiones han de dictar sentencia con la mayor brevedad posible y se les encarga que decidan dentro del término de veinte días desde la llegada del buque al puerto de su residencia sobre la legalidad del apresamiento. De ser considerado éste ilegal, deben decidir sobre la indemnización que haya de recibir.

La sentencia final no se ha de dilatar más del tiempo de dos meses, excepto cuando alguna de las partes interesadas lo pida, en cuyo caso los comisionados podrán conceder una prórroga que no pase de cuatro meses ⁽¹⁶⁾.

El Artículo 2 trata de la composición de las comisiones: "Cada una de las susodichas Comisiones Mixtas que han de residir, la una en alguna de las posesiones de Ultramar de Su Magestad Católica, y la otra en la costa de África, se compondrá del modo siguiente:

Las dos Altas partes contratantes nombrarán, cada una, un Juez

¹⁶ AHN, Legajo 8020, Reglamento para las Comisiones Mixtas que han de residir en algunas de las posesiones coloniales de Su Magestad Católica y de la Costa de África, Artículo I

comisionado, y un comisionado de arbitración, los cuales serán autorizados para oír y determinar, sin apelación, todos los casos de apresamiento de buques negreros que se presenten ante ellos, conforme á las estipulaciones del Tratado de esta fecha. Todas las partes esenciales del proceso que se siga ante estas Comisiones Mixtas se pondrá por escrito en el idioma del país donde resida la Comisión.

Los Jueces comisionados y los comisarios de arbitración, prestarán juramento en manos del principal Magistrado del parage donde resida la Comisión, de juzgar bien y fielmente en su oficio, de no mostrar preferencia alguna á los apresadores ó apresados, y de proceder en todas sus decisiones conforme á las estipulaciones del Tratado de esta fecha.

Se agregará á cada comisión un Secretario ó Registrador nombrado por el Soberano del país donde resida la Comisión, el cual registrará todos los actos de ésta; y antes de tomar posesión de su empleo prestará juramento en manos de uno de los jueces comisionados, por lo menos, de que se conducirá con el debido respeto á la autoridad de éstos y que procederá con fidelidad á todos los asuntos relativos á su encargo" (17).

El Artículo 3 establece la forma que ha de seguir el proceso: "Los Jueces comisionados de las dos naciones procederán en primer lugar á examinar los papeles del buque, y recibir declaraciones

¹⁷ AHN, Legajo 8020, doc. cit., Artículo II

juradas al capitán y á dos ó tres, por lo menos, de los principales individuos que se hallaren á bordo del buque detenido, y asimismo tomarán declaración jurada al apresador en caso que parezca necesario, á fin de ponerse en estado de poder juzgar y sentenciar si el buque ha sido legalmente detenido ó no, con arreglo á las estipulaciones del Tratado de esta fecha, y para que en consecuencia del juicio sea condenado el buque ó puesto en libertad. Y en el caso de que los dos Jueces comisionados no se pusiesen de acuerdo en la sentencia que deben pronunciar, ya sobre la legalidad de la detención, ya sobre la indemnización que resultase de las estipulaciones del Tratado de esta fecha, sacarán por suerte el nombre de uno de los dos comisionados de arbitración, quien despues de enterarse de los documentos relativos al proceso, se conferenciará con dichos Jueces sobre el caso de que se tratare, y se pronunciará la sentencia final conforme al dictamen de la pluralidad de votos de los expresados Jueces comisionados y del comisionado de arbitración". (18)

Por el Artículo 4 se prohíbe la detención con la excusa de que los esclavos de un buque negrero hayan sido llevados por tierra al punto de embarque de algún lugar al norte del ecuador.

En el Artículo 5 se obliga al apresador a declarar su nombre, el de su buque, el lugar exacto, con latitud y longitud, donde se

¹⁸ AHN, Legajo 8020, doc. cit., Artículo III

hubiera efectuado la detención ⁽¹⁹⁾. Estos son, de hecho, los datos, junto con el nombre del capitán, tipo y nombre del buque detenido, que figuran en la relación de Fabricio Potestad elaborada en 1845 ⁽²⁰⁾.

En el Artículo 6 se establece, para el caso de que el buque detenido fuera absuelto, quienes tienen derecho a daños de compensación. Indemnización que abonará la potencia de la que fuera súbdito el apresador, en el plazo máximo de un año.

El Artículo 7 se ocupa de la condena justificada. En este caso, el buque y su cargamento serán vendidos en pública subasta a beneficio de los dos gobiernos.

En realidad, de estos fondos sale el mantenimiento de las Comisiones Mixtas. El mismo artículo se ocupa también del destino de los negros emancipados, que "serán entregados al Gobierno en cuyo territorio se hallase establecida la Comisión que hubiese pronunciado la sentencia, para ser empleados en calidad de criados ó de labradores libres. Cada uno de los Gobiernos se obligan á garantizar la libertad de aquel número de estos individuos que respectivamente les fuere consignado" ⁽²¹⁾.

El cumplimiento de este artículo suscitó recelos por ambas

¹⁹ Apéndice V: Número de esclavos emancipados por la Comisión Mixta de Sierra Leona

²⁰ Apéndice III: Lista de barcos juzgados por el Tribunal Mixto Anglo-Español de Sierra Leona

²¹ AHN, Legajo 8020, doc. cit., Artículo VII

partes: acusaciones británicas de reventa o alquiler de los emancipados a las autoridades españolas en Cuba (²²) y vigilancia de los comisionados españoles en Sierra Leona sobre el destino de los emancipados en esta colonia (²³).

El Artículo 8 se ocupa de las indemnizaciones a buques detenidos y no considerados posteriormente buena presa por la Comisión Mixta correspondiente.

La indemnización se había de dar:

- 1.- por el buque, aparejo, cordaje y provisiones,
- 2.- por todo flete debido o pagadero,
- 3.- por el valor del cargamento de mercancías,
- 4.- por los esclavos hallados a bordo de acuerdo con el valor calculado según el lugar de destino, y
- 5.- por todos los demás gastos regulares en caso de pérdida total.

El Artículo 9 prohíbe pedir indemnización por mayor número de esclavos de los que hubiese realmente a bordo.

Por el Artículo 10 se prohíbe a los jueces, árbitros y el secretario que pidan o perciban emolumento alguno de ninguna de las partes interesadas en la sentencia.

El Artículo 11 establece el derecho de las partes a quejarse de alguna injusticia por parte de las Comisiones Mixtas a sus

²² ver también: CORWIN: Spain and the abolition of slavery in Cuba, Texas, 1968

²³ AHN, Legajo 8024-2: Instrucciones a F. Potestad para el desempeño de su cargo

respectivos gobiernos, que podrán proceder a cambiar a los individuos que las compongan.

En el Artículo 12 se prevé la posibilidad de castigar al apresador que no pueda justificar la detención ilegal de un buque mercante.

El Artículo 13 se ocupa de la sustitución de los jueces o comisionados de arbitración en caso de morir uno o más de los jueces comisionados. En territorio británico, las vacantes las designa el gobernador o el teniente gobernador de la colonia, igual que ocurre con las vacantes en territorio español.

Si es el juez británico el que muere en territorio español, o viceversa, la Comisión procederá a juzgar mientras se cubre la vacante, teniendo en este caso las sentencias la posibilidad de apelación. El artículo añade: "Las Altas Partes contratantes se convienen en llenar cuanto antes sea posible las vacantes que concurren en dichas Comisiones, por muerte ó por otra causa" (24).

En la práctica, la representación española en Sierra Leona permaneció vacante con frecuencia, y en una ocasión durante 24 años. Para ello, el artículo establecía que "en el caso de que la vacante de cualquiera de los comisionados españoles en las posesiones británicas, ó de los comisionados británicos en posesión española, no estén llenas despues del término de siete meses para

²⁴ AHN, Legajo 8020, doc. cit., Artículo XIII

América y doce para Africa, los buques que sean llevados á dichas posesiones respectivamente dejarán de tener el derecho susodicho de apelación" (25).

Este reglamento figuraba como anexo al Tratado de 1817, pero aunque definía el marco jurídico y las funciones de las Comisiones Mixtas, dejaba por especificar todos los aspectos formales que se irían presentando una vez que las Comisiones estuvieran en funcionamiento.

Para paliar esta laguna, el gobierno británico redactó un Reglamento más pormenorizado y solicitó al gobierno español que lo estudiase por si procedía a su aceptación.

En febrero de 1819 se recibió en Madrid el Reglamento que quería aplicar Gran Bretaña (26); en diciembre pasó a estudio por parte de la Junta General de Comercio y Dependencias Extranjeras (27) y quedó traducido definitivamente en febrero de 1820 (28). Finalmente, el Consejo de Estado decidió su adopción en sesión del 18 de noviembre de 1820 (29), un año y nueve meses después.

En la documentación consultada no consta que se comunicara a los comisionados españoles esta decisión. Sí constan, en cambio,

25 AHN, Legajo 8020, doc. cit., Artículo XIII

26 AHN, Legajo 8030

27 AHN, Legajo 8030

28 AHN, Legajo 8030

29 AHN, Legajo 8030

tres peticiones británicas para que se dieran instrucciones precisas a los comisionados españoles sobre cómo proceder al reparto de gastos y manutención de negros liberados ⁽³⁰⁾; sobre el destino de los capitanes que formen parte de la tripulación de los barcos condenados ⁽³¹⁾, y sobre el criterio que se debía seguir con las presas hechas y el reparto del valor del barco capturado ⁽³²⁾, todas ellas de 1821.

La última comunicación británica, estimada en una sesión del Consejo de Estado, motiva la siguiente valoración de la esclavitud española: "Asimismo es conocida la diferencia que hay de los esclavos de las posesiones españolas a los de las inglesas: todos se llaman esclavos porque las lenguas no son harto ricas en voces para significar todas las modificaciones de las cosas, pero el esclavo español ha vivido bajo la garantía de una legislación tutelar y filosófica más alabada que imitada por las demás naciones" ⁽³³⁾.

³⁰ AHN, Legajo 8031-8032

³¹ AHN, Legajo 8031-8032

³² AHN, Legajo 101

³³ AHN, Legajo 101

10.2.4 Reglamento para gobierno de las Comisiones Mixtas

Este Reglamento para el gobierno de las Comisiones encargadas de llevar á efecto los tratados relativos á la extinción del Comercio de Esclavos, manuscrito en papel con sello de oficio de 1821, consta de 92 páginas ⁽³⁴⁾.

Comienza explicando la creación de las Comisiones Mixtas como resultado de los tratados firmados entre Gran Bretaña y Portugal, España y los Países Bajos: "Los Tratados entre este país y Portugal y España y las Actas del Parlamento en lo respectivo á llevarse á efecto los mismos Tratados declaran ilícito todo tráfico de esclavos por buques Españoles ó Portugueses en los parages allí especificados, e igualmente en todo tráfico semejante en otros países por buques Portugueses ó Españoles ó por cuenta de súbditos de cualquier otro Gobierno ó con destino á cualquier puerto existente en los dominios del Soberano á que pertenezca el buque" ⁽³⁵⁾.

La primera parte del reglamento es una repetición punto por punto de los aspectos principales del Tratado de 1817: caracteres de la visita de buques sospechosos; obligatoriedad de llevar esclavos a bordo para justificar su detención; el rango del oficial

³⁴ AHN, Legajo 8030: Reglamento para el gobierno de las Comisiones encargadas de llevar a efecto los Tratados relativos a la extinción del comercio de Esclavos

³⁵ AHN, Legajo 8030, doc. cit., en "Sustancia de los Tratados y advertencias"

que haga el reconocimiento; fecha para finalizar los viajes emprendidos antes del cange de las ratificaciones; exigencia de pasaporte real para los negreros que continúen la trata al sur del ecuador; composición de las Comisiones Mixtas, y su emplazamiento.

Todo ello en términos similares a los que hemos visto. La novedad de este reglamento estriba en que reproduce los modelos a que deben ajustarse los pasos jurídicos dados por la Comisión Mixta. A través de ellos se describe un proceso completo y todos los supuestos que en él se dan.

Los primeros formularios que reproduce el texto son:

- Fórmula de declaración de la situación del buque en el momento del apresamiento;
- Fórmula de la Certificación que ha de darse al Capitán de un navío apresado;
- Fórmula del proceso y diligencias que han de hacerse a la llegada a puerto. En ella se explica que "el primer paso que ha de darse por parte del apresador es el de inmediatamente que llegue á puerto el navío detenido, hacer una declaración expresiva de cuando y donde se verificó la detención ó apresamiento, á la cual han de acompañar todos los papeles encontrados á bordo del Buque detenido con expresión de que estos se hallaban en el mismo ser y estado en que se encontraron, o entregaron" ⁽³⁶⁾.

Por consiguiente, el Reglamento reproduce la Fórmula de

³⁶ AHN, Legajo 8030, doc. cit., en "Forma del proceso y diligencias que han de hacerse a la llegada al puerto"

declaración expresiva de los papeles del buque.

Ocurre con frecuencia que el navío en peligro arroja al mar la documentación que lleva. En este caso, el Reglamento dispone que el apresador haga la declaración conforme a los hechos a fin de que el expediente pueda formalizarse de acuerdo con estos datos y el Secretario de la Comisión debe disponer de un libro o protocolo en que se haga constar ese factor.

El siguiente modelo de la documentación es la Fórmula de despacho o edicto de notificación y emplazamiento de los acusados, en el término de 20 días o a juicio de los jueces comisionados.

El primer paso que debían dar los comisionados es el de proceder al examen de los papeles del navío cuando los hay y tomar declaración jurada del capitán del buque apresado y de dos o tres individuos principales a bordo del mismo. Preferentemente se desea que éstos sean el Contramaestre o piloto del buque, ya que "estas personas se considera deban tener más verosímilmente un exacto conocimiento general de las circunstancias que motivaron el rumbo u objeto y empleo, ó uso del buque. Si á bordo hubiese sobrecargo, éste también deberá ser examinado por suponersele informado e instruido más á fondo de las circunstancias relativas al Cargamento y tráfico en que aquel se ocupaba" ⁽³⁷⁾.

A este inicio de proceso corresponden los siguientes

³⁷ AHN, Legajo 8030, doc cit., en "Diligencia de declaración del testigo"

documentos:

- Diligencia o declaración del testigo;
- Fórmula del juramento del intérprete (cuando sea preciso);
- Fórmula del juramento que ha de recibirse del capitán y demás dependientes del buque apresado.

El exámen de los testigos no debía presenciarse por ninguna persona, con excepción del secretario o pesquisidor y del testigo, junto con el intérprete si fuera necesario. Si un testigo no quisiera aceptar el examen, se extendía también la diligencia oportuna que figura asimismo en el texto. Nadie debía ver las declaraciones hasta después de concluida la investigación y cuando se haya decretado su publicación. Aún así, no ha de leerse por nadie que no sea de los interesados en el expediente.

Al proceso hay que unir un alegato efectuado por la parte del apresador para ese fin.

De no haber ninguna reclamación, se procede a pronunciar la sentencia, y si los jueces, al ser número par, no concuerdan, tienen que sacar a suerte el nombre de uno de los árbitros comisionados. Éstos, después de haber examinado los documentos consultan con los jueces de la Comisión y dan luego la sentencia final de acuerdo a la opinión de la mayoría, es decir de uno de los jueces y el árbitro comisionado elegido por sorteo.

El texto también incluye:

- Fórmula de una reclamación;
- Fórmula de declaración que debe unirse a la reclamación;

Apéndice II: Textos legales

- Fórmula de despacho o Edicto de emplazamiento para el seguimiento de la instancia sobre adjudicación del buque;
- Fórmula del decreto en el caso de que los jueces comisionados no concordasen en la sentencia que hay que dar;
- Fórmula de decreto de condena -en la que se prescribe la libertad de los esclavos a bordo del buque condenado y mediante la cual se destinan los emancipados "como criados ó libres operarios" (³⁸).

En el caso en que el buque no sea condenado, se extiende una:

- Fórmula de decreto o providencia en que se manda hacer más probanza -para los casos en que se cree que no hay suficiente elementos de juicio-;
- Fórmula de comisión para reconocimiento ocular; y
- Fórmula de informe del Secretario.

El buque y el cargamento condenados se habían de vender a beneficio de los gobiernos, por lo que los jueces comisionados habían de nombrar algún oficial o ministro de justicia para el efecto de verificar todas las ventas. Para ello hay una Fórmula de comisión para tasa y venta.

El proceso de venta del buque y su cargamento incluyen un inventario de su valor y el nombramiento de dos hombres buenos y de probidad, o de uno sólo, en el caso de ser el buque de poco valor, que sean prácticos en tales asuntos. Estos hombres han de prestar

³⁸ AHN, Legajo 8030, doc. cit., en "Fórmula de decreto de condena"

Apéndice II: Textos legales

juramento de valorar el buque según su verdadero valor. Por último, sólo queda poner el buque en venta.

* * * * *

Con las alteraciones introducidas por el Tratado de 1835, que se mencionan en el capítulo correspondiente, éstas son las disposiciones legales con que los comisionados de los Tribunales Mixtos desempeñaron su labor desde 1819.

10.3 APÉNDICE III

**Lista de buques juzgados
por el Tribunal Mixto de Sierra Leona
(Acompañada de las "Notas que corresponden a la lista de los
buques españoles apresados por los cruceros ingleses en la costa
occidental de África", redactadas por Fabricio Potestad)**

Nombre	tipo	Fecha	Sentencia	Motivo	Nación	Lugar
--------	------	-------	-----------	--------	--------	-------

N.S. De Regla	Goleta	13-Sep-19	Condenado	Esclavos	Española	Cabo Mesurado
Fabiana	Goleta	7-Oct-19	Condenado	Esclavos	Española	
Juanita (Feliz)	Goleta	12-Nov-19	Condenada	Esclavos	Española	
Esperanza	Goleta	27-Dic-19	Condenado	Esclavos	Española	
N.S. Nieves	Goleta	3-Ene-20	Condenado	Esclavos	Española	
Francisco	Bergantin	8-Feb-20	Condenado	Esclavos	Española	
Gazeta	Goleta	18-Mar-20	Condenado	Esclavos	Española	
N.S. Montserrat	Goleta	2-Nov-20	Condenado	Esclavos	Española	
Rosalía	Goleta	31-Ene-21	Condenado	Esclavos	Española	
Ana Maria	Goleta	16-May-21	Condenado	Esclavos	Española	
La Caridad	Bergantin	7-Nov-21	Condenado	Esclavos	Española	
Nueva Virgen	Goleta	7-Nov-21	Condenado	Esclavos	Española	
Dichosa Estrella	Goleta	18-Jun-22	V. Nota 1	Nota 1	Española	
Jose	Goleta	18-Jun-22	V. Nota 2	Nota 2	Nota 2	
Vecua	Goleta	25-Jun-22	V. Nota 3	Esclavos	Española	
Ycanan	Goleta	25-Jun-22	V. Nota 4	Esclavos	Española	
Josefa	Goleta	5-Oct-22	Condenado	Esclavos	Española	
S. Rafael	Goleta	19-Ene-23	Absuelto	Nota 5	Española	
Maria La Luz	Goleta	8-Sep-23	Condenado	Esclavos	Española	
Conchita	Goleta	9-Feb-24	Condenado	Nota 6	Española	Nafragio
Española	Goleta	29-Mar-25	Condenado	Esclavos	Española	
Fabiana	Goleta	11-Oct-25	Condenado	Nota 7	Española	
Segunda Gallega	Goleta	23-Nov-25	Condenado	Esclavos	Española	
Clara O Clarita	Goleta	25-Nov-25	Condenado	Esclavos	Española	
Teresa	Goleta	25-Nov-25	Condenado	Esclavos	Española	

Nombre	tipo	Fecha	Sentencia	Motivo	Nación	Lugar
--------	------	-------	-----------	--------	--------	-------

Ninfa Habanera	Bergantin	3-Ene-26	Condenado	Esclavos	Española	V. Nota 8
Ana	Goleta	3-Ene-26	Condenado	Esclavos	Española	
Ysabella	Goleta	9-Ene-26	Condenada	Esclavos	Española	
Iberia	Goleta	21-Mar-26	Condenado	Esclavos	Española	
Nicanor	Goleta	1-Jul-26	Condenado	Esclavos	Española	
Intrepido	Bergantin	26-Sep-26	Condenado	Esclavos	Española	
La Paulita	Goleta	25-Ene-27	Condenado	Esclavos	Española	
Emilia	Goleta	16-Mar-27	Condenado	Esclavos	Española	
La Fama De Cu	Goleta	16-Mar-27	Condenado	Esclavos	Española	Rio Calabar
Gertrudis	Goleta	2-Feb-28	Condenado	Esclavos	Española	
Mosquito	Goleta	16-Jun-28	Condenado	Nota 11	Ban. Fran	
Feliz Victoria	Goleta	23-Jun-28	Sin Datos	S/Datos	Española	
Emprendedora	Goleta	14-Jul-28	Condenado	Nota 12	Española	Fernando Poo
Juan	Bergantin	19-Dic-28	Condenado	Esclavos	Española	
Campeadora	Goleta	19-Dic-28	Condenado	Esclavos	Española	
El Almirante	Bergantin	20-Mar-29	Condenado	Esclavos	Española	
La Panchita	Goleta	24-Jun-29	Condenado	No Const	Española	
Carita	Goleta	10-Sep-29	Condenado	Esclavos	Española	
Octavio	Bergantin	19-Nov-29	Condenado	Esclavos	Española	
Cristina	Goleta	27-Nov-29	Condenado	Esclavos	Española	
La Maria	Goleta	19-Ene-30	Condenado	Esclavos	Española	Fernando Poo
Manzanares	Bergantin	11-May-30	Condenado	Esclavos	Española	
Altamira	Goleta	11-May-30	Condenado	Esclavos	Española	
N.S. Concepcion	Goleta	11-May-30	Condenado	Esclavos	Española	
Loreta/Comune	Goleta	27-May-30	Condenado	Esclavos	Española	

Nombre	tipo	Fecha	Sentencia	Motivo	Nación	Lugar
--------	------	-------	-----------	--------	--------	-------

Santiago	Goleta	31-Ago-30	Condenado	Esclavos	Española	
Ataja Primo	Goleta	6-Oct-30	Absuelto	Nota 13	Española	
Veloz Pasajera	Goleta	16-Oct-30	N Consta	Esclavos	Española	
Nueva Ysabelita	Goleta	29-Oct-30	Condenado	Esclavos	Española	
Dos Amigos	Bergantin	5-Feb-31	Condenado	Nota 14	Española	
La Primera	Goleta	14-Mar-31	Condenado	Esclavos	Española	
El Marinerito	Bergantin	3-Jun-31	Condenado	Esclavos	Española	
Potosi	Goleta	22-Ago-31	Condenado	Esclavos	Española	
Regulo	Bergantin	22-Oct-31	Condenado	Esclavos	Española	
El Rapido	Bergantin	7-Nov-31	Condenado	Nota 15	Española	
Frasquita	Goleta	20-Mar-32	Condenado	Esclavos	Española	
Segunda Teresa	Goleta	30-Abr-32	Condenado	Esclavos	Española	
Prueba	Goleta	5-Jun-32	Condenado	Esclavos	Española	
Carolina	Bergantin	11-Sep-32	Condenado	Esclavos	Española	
Desengaño	Goleta	12-Abr-33	Condenado	Esclavos	Española	
Veloz Marinero	Goleta	31-May-33	Condenado	Esclavos	Española	
Josefa	Bergantin	22-Jun-33	Condenado	Esclavos	Española	
El Indio	Goleta	22-Jun-33	Condenado	Esclavos	Española	
Segunda Socorr	Goleta	17-Jul-33	Condenado	Esclavos	Española	
La Caridad	Goleta	19-Nov-33	Condenado	Esclavos	Española	
El Primo	Bergantin	10-Dic-33	Condenado	Esclavos	Española	
Vengador	Bergantin	21-Feb-34	Condenado	Esclavos	Española	
Carolina	Bergantin	22-Mar-34	Condenado	Esclavos	Española	
La Pantica	Goleta	2-Jun-34	Condenado	Esclavos	Española	
Maria Ysabel	Goleta	9-Sep-34	Condenado	Esclavos	Española	

Nombre	lipo	Fecha	Sentencia	Motivo	Nación	Lugar
--------	------	-------	-----------	--------	--------	-------

Arrogante	Goleta	9-Oct-34	Condenado	Esclavos	Española	
Pepita	Goleta	14-Nov-34	Absuelto	Nota 16	Española	
Yndagadora	Goleta	21-Nov-34	Condenado	Esclavos	Española	
El Clemente	Bergantín	29-Nov-34	Condenado	Esclavos	Española	
Sutil	Goleta	31-Ene-35	Condenado	Esclavos	Española	
Formidable	Bergantín	6-Feb-35	Condenado	Esclavos	Española	
Minerva	Polacra	28-Feb-35	Condenado	Esclavos	Española	
Yberia	Goleta	11-Mar-35	Condenado	Esclavos	Española	
El Manuel	Bergantín	24-Mar-35	Condenado	Esclavos	Española	
Bienvenida	Goleta	23-Abr-35	Condenado	Esclavos	Española	
Numero Dos	Goleta	20-Jul-35	Condenado	Esclavos	Española	
Volador	Bergantín	23-Ago-35	Condenado	Esclavos	Española	
Semiramis	Goleta	13-Oct-35	Condenado	Esclavos	Española	
Argos	Bergantín	24-Nov-35	Condenado	Esclavos	Española	
Conde Los Ande	Goleta	30-Nov-35	Condenado	Esclavos	Española	
Norma	Goleta	6-Ene-36	Condenado	Esclavos	Española	
Tersicore	Bergantín	28-Ene-36	Retirado	Nota 17	Española	
Ysabel Segunda	Bergantín	3-Feb-36	Condenado	Esclavos	Española	
Ligera	Goleta	3-Feb-36	Condenada	Nota 18	Española	
Segunda Yberia	Goleta	3-Feb-36	Condenado	Esclavos	Española	
Vandolero	Goleta	8-Mar-36	Condenado	Esclavos	Española	
Seis Hermanos	Bergantín	12-Mar-36	Condenado	Esclavos	Española	
Gazeta	Goleta	5-Jul-36	Condenado	Esclavos	Española	
General Manso	Bergantín	18-Jul-36	Absuelto	Nota 19	Española	
Tres Tomasas	Goleta	18-Jul-36	Condenado	Nota 20	Española	

Nombre	lipo	Fecha	Sentencia	Motivo	Nación	Lugar
--------	------	-------	-----------	--------	--------	-------

Rosarito	Bergantín	23-Jul-36	Condenado	Equipo	Española	Nota 22
Ataja Primo	Goleta	23-Jul-36	Condenado	Equipo	Española	
Victorina	Goleta	29-Jul-36	Absuelto	Nota 21	Española	Nota 23
Matilde	Goleta	29-Jul-36	Condenado	Equipo	Española	
Zema	Goleta	29-Jul-36	Condenado	Equipo	Española	Nota 24
Felicia	Bergantín	2-Ago-36	Condenado	Esclavos	Española	
El Explorador	Bergantín	10-Ago-36	Condenado	Equipo	Española	Nota 25
Luisa	Bergantín	10-Ago-36	Condenado	Equipo	Española	
Josefa	Goleta	10-Ago-36	Absuelto	Nota 26	Española	Nota 26
Golondrina	Goleta	10-Ago-36	Condenado	Equipo	Española	
El Cazador	Bergantín	23-Ago-36	Condenado	Equipo	Española	Nota 27
Tridente	Bergantín	23-Ago-36	Condenado	Equipo	Española	
Diligencia	Bergantín	7-Sep-36	Condenado	Equipo	Española	Nota 28
Feliz Vascongado	Goleta	7-Sep-36	Condenado	Equipo	Española	
Mosca	Goleta	7-Sep-36	Condenado	Equipo	Española	Nota 29
Joven Maria	Bergantín	10-Sep-36	Condenado	Equipo	Española	
Galana Josefa	Goleta	10-Sep-36	Condenado	Equipo	Española	Nota 30
La Mariposa	Goleta	10-Sep-36	Condenado	Equipo	Española	
Maria Manuela	Bergantín	20-Sep-36	Condenado	Equipo	Española	Nota 31
Elisa	Goleta	20-Sep-36	Condenado	Equipo	Española	
Dos Hermanos	Goleta	3-Oct-36	Condenado	Equipo	Española	Nota 32
General Mina	Goleta	3-Oct-36	Condenado	Agua De+	Española	
El Mismo	Bergantín	11-Oct-36	Condenado	Equipo	Española	Nota 33
Tomasa Primera	Goleta	11-Oct-36	Condenado	Equipo	Española	
Atalaya	Goleta	25-Oct-36	Condenado	Esclavos	Española	Nota 34

Nombre	tipo	Fecha	Sentencia	Motivo	Nación	Lugar
--------	------	-------	-----------	--------	--------	-------

Cantabra	Goleta	7-Nov-36	Condenado	Equipo	Española	
Luisita	Goleta	16-Dic-36	Condenado	Equipo	Española	
San Nicolas	Bergantín	2-Ene-37	Condenado	Equipo	Española	
Lechuguina	Goleta	10-Ene-37	Condenado	Esclavos	Española	
Gata	Ballenera	12-Ene-37	Condenado	Esclavos	Española	
Experimento	Goleta	12-Ene-37	Condenado	Agua De+	Española	
Cinco Amigos	Goleta	20-Abr-37	Condenado	Equipo	Española	
Descubierta	Goleta	20-Abr-37	Condenado	Equipo	Española	
Dolores	Goleta	23-May-37	Condenado	Esclavos	Española	
Gral Ricafort	Bergantin	23-Ago-37	Condenado	Equipo	Española	Nota 29
Oposiçao	Goleta	13-Ago-38	Condenado	Equipo	Portugues	Nota 30
Diligente	Bergantin	12-Oct-38	Condenado	Equipo	Portugues	
Constituição	Goleta	12-Oct-38	Condenado	Equipo	Portugues	
Eliza	Goleta	12-Oct-38	Condenado	Equipo	Portugues	
Ligera	Goleta	12-Oct-38	Condenado	Equipo	Portugues	
Constituição	Goleta	10-Nov-38	Condenado	Equipo	Portugues	
Josefina	Goleta	10-Nov-38	Condenado	Equipo	Portugues	
Maria	Goleta	19-Nov-38	Condenado	Equipo	Portugues	
Veloz	Goleta	24-Nov-38	Condenado	Equipo	Española	
O Veterano	Bergantin	11-Dic-38	Condenado	Equipo	Portugues	
Sirce	Goleta	21-Dic-38	Condenado	Equipo	Portugues	
Ontario	Goleta	17-Ene-39	Condenado	Esclavos	Portugues	
Dous Amigos	Bergantin	28-Ene-39	Condenado	Equipo	Portugues	
Ligeiro	Bergantin	28-Ene-39	Condenado	Equipo	Portugues	
Victoria	Bergantin	28-Ene-39	Condenado	Equipo	Portugues	

Nombre	lipo	Fecha	Sentencia	Motivo	Nación	Lugar
--------	------	-------	-----------	--------	--------	-------

Amalia	Goleta	8-Feb-39	Condenado	Equipo	Portugues	
Isabel	Goleta	8-Feb-39	Condenado	Equipo	Portugues	
Merced	Goleta	13-Feb-39	Condenado	Equipo	Española	
Victoria	Goleta	13-Feb-39	Condenado	Equipo	Portugues	
María Teresa	Bergantin	3-Mar-39	Condenado	Equipo	Portugues	
Matilde	Bergantin	8-Mar-39	Condenado	Equipo	Portugues	
Fejo	Bergantin	19-Mar-39	Condenado	Equipo	Portugues	
Braganza	Bergantin	1-Abr-39	Condenado	Equipo	Portugues	
Serca	Goleta	1-Abr-39	Condenado	Equipo	Portugues	
Rebeca	Goleta	6-Abr-39	Condenado	Equipo	S/Bandera	
Constanza	Goleta	20-May-39	Condenado	Equipo	Portugues	
El Si	Falucho	3-Jun-39	Condenado	Esclavos	Portugues	
Reina Dos Santos	Goleta	13-Jun-39	Condenado	Equipo	Portugues	
Carolina	Goleta	21-Jun-39	Retirado	Equipo	Española	
Vigilante	Bergantin	23-Jun-39	Condenado	Equipo	Portugues	
Jack Wilding	Goleta	8-Jul-39	Condenado	N/Consta	Band/EE	
Merced	Goleta	8-Jul-39	Condenado	Nota 31	Española	
Emprendedor	Bergantin	12-Jul-39	Condenado	Equipo	Portugues	
Sin Igual	Bergantin	12-Jul-39	Condenado	Equipo	Portugues	
Victoria Y Libertad	Goleta	18-Jul-39	Condenado	Equipo	Portugues	
Cristiano	Bergantin	6-Ago-39	Condenado	N/Consta	B/Danesa	
Bella Florentin	Goleta	6-Ago-39	Condenada	N/Consta	B/Toscana	
Matilde	Bergantin	12-Ago-39	Condenado	Equipo	Portugues	
Constituição	Goleta	13-Ago-39	Condenado	N/Consta	Portugues	
Dos Amigos	Bergantin	24-Sep-39	Condenado	N/Consta	Portugues	

Nombre	tipo	Fecha	Sentencia	Motivo	Nación	Lugar
--------	------	-------	-----------	--------	--------	-------

Victoria	Bergantin	19-Oct-39	Condenado	Nota 32	Española	Cerca De Cuba
Scorpio	Bergantin	23-Oct-39	Condenado	Nota 33	Española	Cerca De Cuba
Liberal	Bergantin	25-Oct-39	Condenado	Agua De+	Portugues	
Josefina	Goleta	25-Oct-39	Condenado	Equipo	Portugues	
Ligero	Goleta	30-Oct-39	Condenado	Equipo	Española	
Sete De Abril	Goleta	2-Nov-39	Condenado	Esclavos	Portugues	
Brillante	Goleta	7-Nov-39	Condenado	Equipo	Portugues	
Fortuna	Bergantin	3-Dic-39	Condenado	Equipo	Portugues	
Magdalena	Goleta	3-Dic-39	Condenado	Equipo	Portugues	
La Lavandeira	Goleta	10-Dic-39	Condenado	Equipo	Portugues	
Eagle	Bergantin	18-Ene-40	Nota 34	Nota 34	EE UU	
Laura	Goleta	28-Ene-40	Condenado	Nota 35	Española	
Asp	Goleta	9-Mar-40	Condenado	N/Consta	EE UU	
Lark	Goleta	9-Mar-40	Condenado	N/Consta	EE UU	
Eliza Davidson	Bergantin	18-Abr-40	Condenado	N/Consta	EE UU	
Octavia	Goleta	5-Jun-40	Condenado	Agua De+	Española	Nota 37
S. Pablo/Loand	Goleta	18-Jun-40	Condenado	Equipo	Portugues	
Republicano	Bergantin	24-Jun-40	Retirado		Española	
Maria Rosario	Goleta	24-Jun-40	Condenado	Equipo	Española	
Plant	Bergantin	1-Sep-40	Condenado	Agua De+	EE UU	Nota 38
Carolina	Goleta	1-Sep-40	Condenado	Agua De+	Española	Nota 39
Diana	Bergantin	8-Sep-40	Condenado	Equipo	Española	
Sirena	Goleta	8-Sep-40	Condenado	Equipo	Española	
Palmira	Bergantin	19-Oct-40	Condenado	Equipo	Portugues	
Felicidade	Goleta	24-Oct-40	Condenado	Equipo	Portugues	

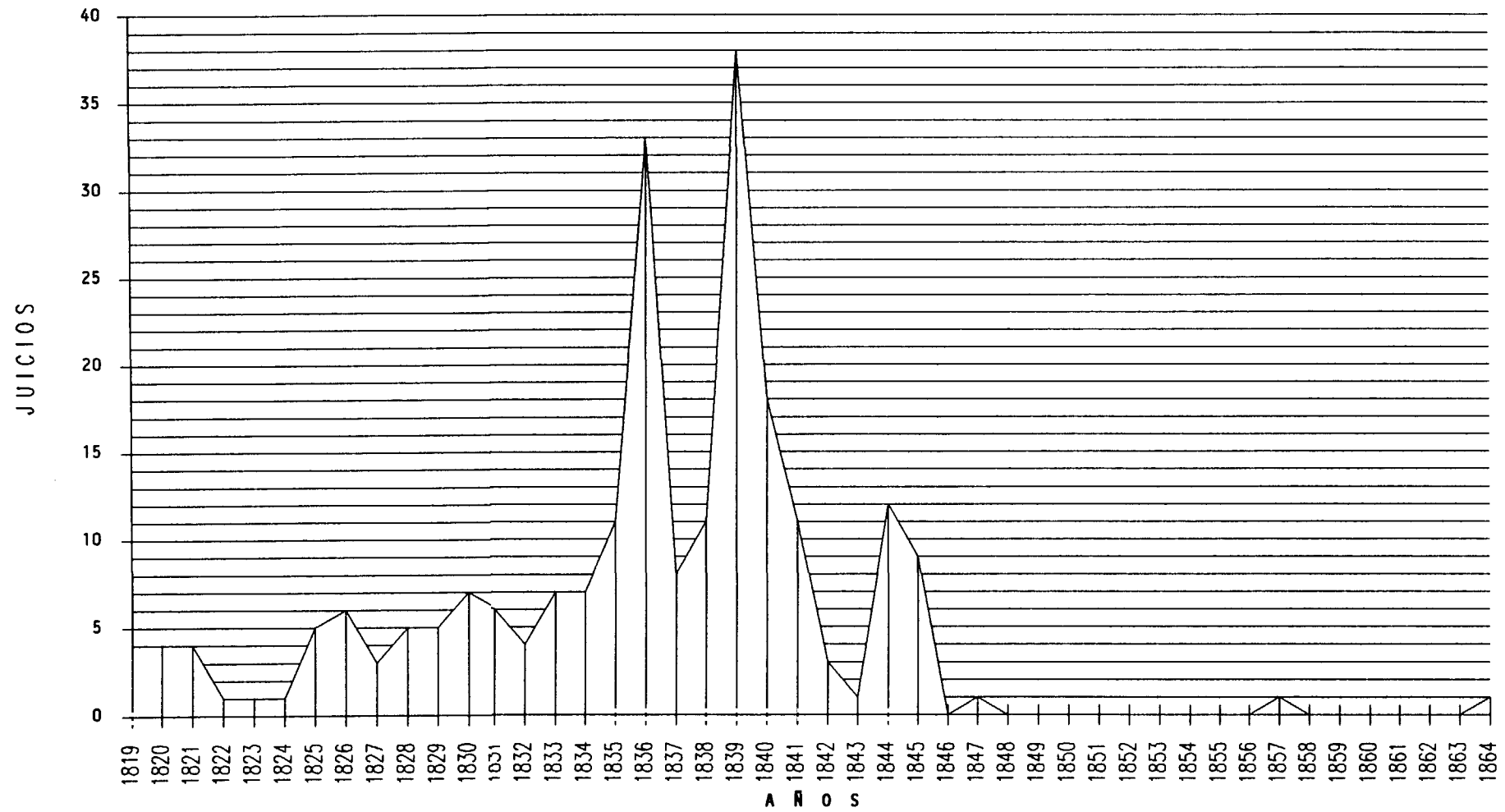
Nombre	tipo	Fecha	Sentencia	Motivo	Nación	Lugar
--------	------	-------	-----------	--------	--------	-------

Paqueteveracruz	Goleta	5-Nov-40	Condenado	Equipo	Española	Bermudas
Porto Formoso	Goleta	5-Nov-40	Condenado	Equipo	Portugues	
Vanguardia	Bergantin	9-Dic-40	Condenado	Equipo	Española	
Reglano	Goleta	23-Dic-40	Condenado	Esclavos	Española	
Clara	Goleta	31-Dic-40	Condenada	Nota 36	Española	
Recurso	Goleta	11-Ene-41	Condenado	Esclavos	Portugues	
Boa Uniao	Goleta	1-Feb-41	Condenado	Equipo	Portugues	
S.Pablodeloanda	Goleta	1-Feb-41	Condenado	Equipo	Portugues	
Urraca	Goleta	23-Feb-41	Condenado	Equipo	Española	
Republicano	Bergantin	6-Abr-41	Condenado	Equipo	Española	
Liberal	Goleta	5-May-41	Condenado	Equipo	Portugues	
Josefina	Bergantin	20-May-41	Condenado	N/Consta	Portugues	
Amalia	Goleta	27-Jun-41	Condenado	Equipo	Portugues	
Numancia	Goleta	12-Oct-41	Condenado	Equipo	Portugues	
Ercules	Bergantin	10-Nov-41	Condenado	Equipo	Portugues	
Paz	Goleta	25-Nov-41	Condenado	Equipo	Portugues	
Srade Boaviager	Bergantin	21-Ene-42	Retirado	Nota 40	Portugues	
Fortuna	Bergantin	4-May-42	Condenado	Equipo	Portugues	
Presidente	Goleta	4-May-42	Condenado	Equipo	Portugues	
Desiao	Bergantin	2-Jun-42	Condenado	N/Consta	S/Bandera	
Agua	Mistico	10-Nov-43	Condenado	Agua De+	Brasileña	Nota 41
Roberto	Bergantin	24-Ene-44	Condenado	N/Consta	Española	Nota 42
Carlitos	Goleta	10-Abr-44	Condenado	Equipo	Española	
Maria Luisa	Goleta	15-Abr-44	Condenado	Equipo	Española	
Cirus	Bergantin	29-Jun-44	Condenado	Esclavos	Española	

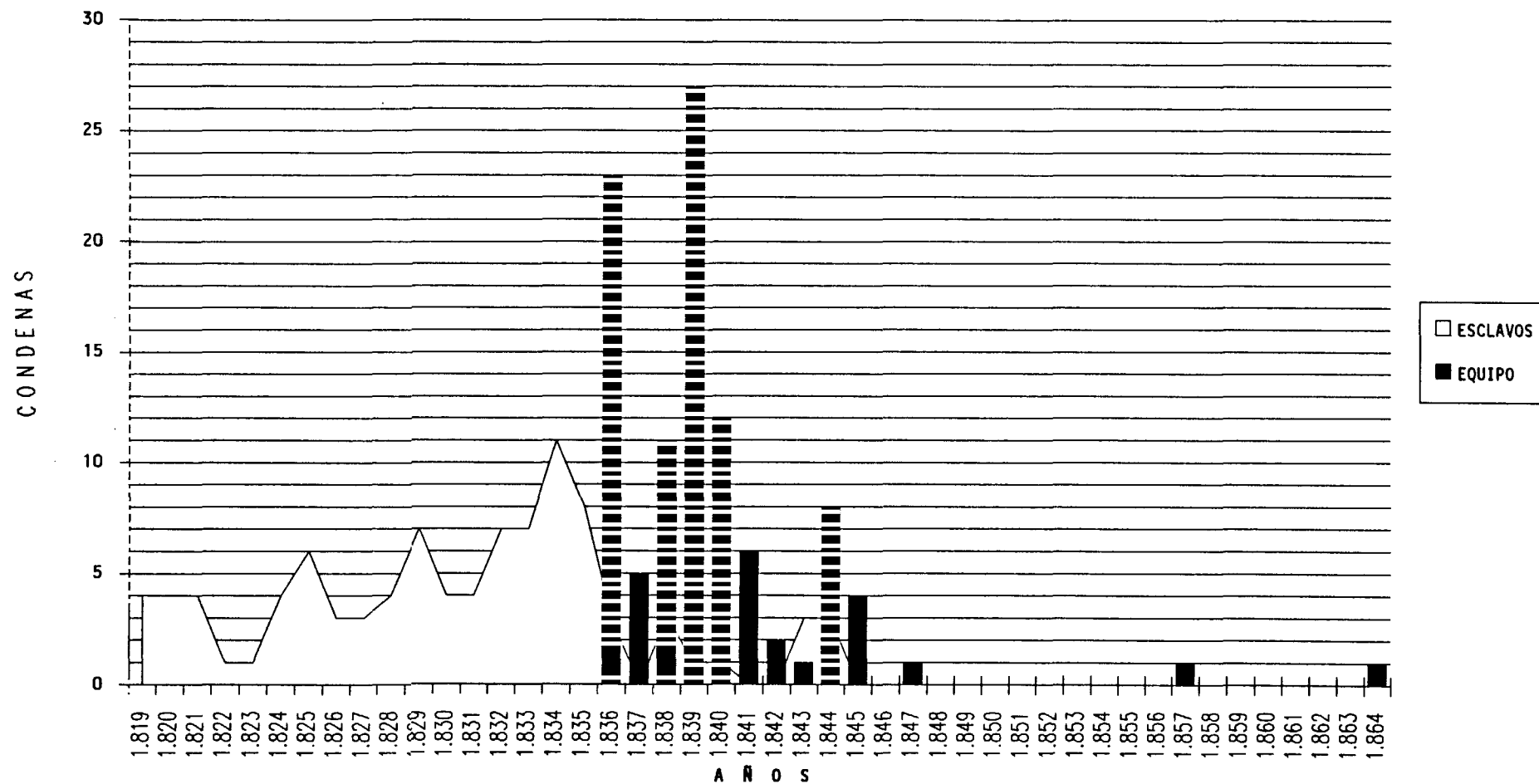
Nombre	tipo	Fecha	Sentencia	Motivo	Nación	Lugar
--------	------	-------	-----------	--------	--------	-------

Veterano	Bergantin	2-Ago-44	Condenado	Esclavos	Española	
Constancia	Bergantin	8-Ago-44	Condenado	Equipo	Española	
Concepcion	Bergantin	3-Oct-44	Condenado	Equipo	Española	
S.Pedro/Mariner	Bergantin	9-Oct-44	Condenado	Equipo	Española	
Audaz	Bergantin	1-Nov-44	Condenado	Equipo	Española	
No Se	Falucho	1-Nov-44	Condenado	Equipo	Española	
Engañadora	Goleta	27-Nov-44	Condenado	Esclavos	Española	
Clemencia	Goleta	14-Dic-44	Condenado	Equipo	Española	
S.Antonio Caym	Bergantin	8-Feb-45	Condenado	Nota 43	Española	
Venus	Goleta	20-Feb-45	Condenado	Nota 44	Española	
Triunfo	Bergantin	28-Feb-45	Condenado	Equipo	Española	
Huracán	Mistico	19-Mar-45	Condenado	Esclavos	Española	
Sua Majestad	N/Consta	22-Mar-45	Condenado	Esclavos	N/Consta	
Dos Hermanos	N/Consta	9-Abr-45	Condenado	Equipo	N/Consta	
Pepito	N/Consta	14-Abr-45	Condenado	Esclavos	N/Consta	
Mariana	Bergantin	27-May-45	Condenado	Equipo	Española	
Venganza	Goleta	10-Jun-45	Condenado	Equipo	Española	
Atrevida	N/Consta	19-Dic-47	Condenado	Equipo	N/Consta	
Fernando Poo	N/Consta	30-Oct-55	Absuelto	N/Consta	Española	
Conchita	N/Consta	15-Nov-57	Condenado	Equipo	Española	
La America	N/Consta	1-Ene-64	Condenado	Equipo	Española	
Pilades	Goleta		Condenado	Nota 9	Española	Nota 9
Mary And Canar	Goleta				EE UU	

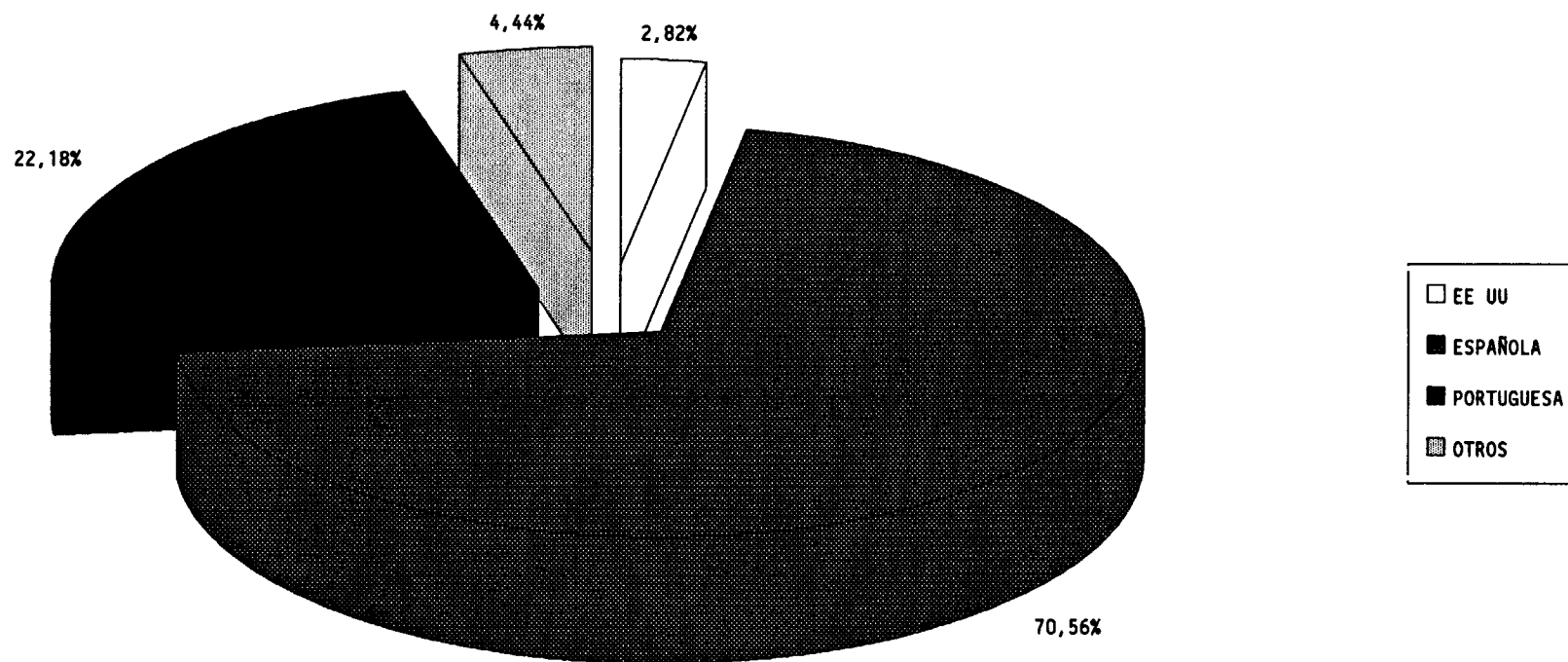
BARCOS ADJUDICADOS AL TRIBUNAL MIXTO ANGLO ESPAÑOL DE SIERRA LEONA DE 1819 A 1864



COMPARACION ENTRE LAS CONDENAS POR LLEVAR ESCLAVOS A BORDO Y POR LLEVAR EQUIPO PARA LA TRATA



Bandera enarbolada por los barcos juzgados en el tribunal mixto anglo español de Sierra Leona



10.3.2 Notas que corresponden a la lista de los buques españoles
apresados por los cruceros ingleses en la costa occidental de
África

Nota 1

13.- La Goleta Estrella, según la relación del apresador, naufragó en Cabo Mesurado; los esclavos se salvaron y los condujeron a Sierra Leona en una goleta americana, menos seis que robaron los naturales al tiempo del naufragio.

Nota 2

14.- Este buque navegaba con bandera y papeles suecos, fue visitado y apresado por un crucero a pesar de no llevar esclavos. A su llegada a Sierra Leona por su procedencia de La Habana y algunos papeles hallados al capitán lo declararon propiedad española, y en consecuencia fue juzgado y condenado por la Comisión Mixta. En la condena de este buque se faltó abiertamente al Tratado, pues solamente en el caso de llevar esclavos podía ser confiscado si era propiedad española, y si no lo era la Comisión lo podía juzgar.

Nota 3

15.- Se nota en este caso una diferencia de 108 esclavos entre los aprehendidos y los emancipados por la Comisión, sin que se haga sobre esto ninguna explicación. En otros casos se notará también que faltan esclavos, mas se alega haber muerto en la navegación o mientras se seguía el proceso o que el apresador los había

desembarcado en algún punto de la costa; las más veces dicen que en Fernando Poo.

Nota 4

16.- A esta goleta le cogió un tornado al entrar en el puerto de Sierra Leona en el cual naufragó y solamente pudieron salvarse doce esclavos, pereciendo todos los demás.

Nota 5

18.- La goleta San Rafael, según la declaración del apresador, fue capturada cerca de Whydah el 17 de agosto de 1821 estando el capitán en tierra en el acto del apresamiento: dice también que al venir a Sierra Leona tocó en la isla de Príncipe donde permitió se quedasen el piloto y demás individuos de la tripulación. En los procedimientos de la Comisión se hace mención de un pasaporte Real, fecha 13 de febrero de 1822, dado a favor de Francisco Chinchurreta para poder pasar a las islas portuguesas de la costa de África, y de una escritura de venta, fecha 5 de febrero de 1822 por la cual la casa de comercio de La Habana Cuesta Manzanal y Hermanos vende el San Rafael a Francisco Chinchurreta. También se hace referencia de un cuaderno de navegación por el que se ve que dicho buque salió de La Habana el 19 del mismo mes. Estos papeles no existen ni se sabe lo que se ha hecho de ellos. No teniendo esclavos a bordo el apresamiento fue injusto e ilegal. El apresador además de esta

falta comete la gravísima, si se le ha de dar crédito, de no haber conducido ningún individuo de la tripulación para que sirviese de testigo, por ambas faltó al Reglamento y Tratado. La Comisión, no hallando motivo que justificase la confiscación, absolvió al buque, mas sin conceder indemnización por los grandes perjuicios que debía considerar se habían ocasionado al capitán con el apresamiento. Nadie se presentó a reclamar el buque o cargamento, por lo cual la Comisión mandó venderlo en pública subasta. El provecho, que apenas sería la cuarta parte de su valor, se depositó en poder del secretario, el cual lo entregó en la tesorería del Tribunal del Almirantazgo en Londres en el año 1835 por orden de Lord Mahon, donde debe existir todavía. Los comisarios no tomaron medida alguna para que llegase a noticia de los interesados la absolución del buque, cosa que le hubiera sido muy fácil por medio de los comisarios ingleses de La Habana.

Nota 6

20.- Este buque fue conducido a Sierra Leona el 24 de diciembre de 1823, sin ningún individuo de su tripulación. El apresador presenta dos declaraciones a la Comisión Mixta. En la primera dice que el comandante de la fragata inglesa, Owen Glendowere, Sir Robert Mens, mandó sus botes con un teniente al Río Viejo Calabar, donde tenía sospecha que había algún buque haciendo la trata de esclavos. Que en el día 16 de junio de 1823 los expresados botes apresaron a la goleta Conchita. Que al ir a abordarla vieron arrojarse al agua una

gran porción de hombres, la mayor parte negros, los cuales se fueron nadando a tierra y se ocultaron en el bosque, menos un negro que se ahogó. Que a los cuatro minutos vino una canoa con tres esclavos y después el jefe de aquel punto de la costa les mandó 55 esclavos más. Que el dicho jefe dijo que aquellos esclavos los había comprado el capitán, que el buque era español, que había salido de Santiago de Cuba el 28 de marzo de 1823, y llegado al Río Calabar el 4 de junio siguiente. Que a bordo hallaron una bandera dinamarquesa, y otra de Estados Unidos. En la segunda declaración, fechada en Cabo Costa a 6 de agosto dice: que hallándose los esclavos enfermos se había visto obligado a desembarcarlos en aquel punto. Los únicos documentos que se presentan a la Comisión para que tome en consideración este caso son las dos declaraciones anteriores, un libro de apuntes insignificantes, que dicen hallaron a bordo, la declaración de dos individuos de la tripulación de los botes, que confirma la del oficial, y la de dos marineros españoles que dicen conocer el buque por haberlo visto en La Habana, que se llama la Conchita y su capitán De Lima. La Comisión, no hallando suficientes las pruebas para condenar el buque, toma la extraña determinación de suspender la sentencia, primero por dos meses y luego indefinidamente. Manda luego vender el buque y cargamento y su importe lo deposita en manos del secretario. Queda en este estado la causa sin que se vuelva a tratar de ella hasta el 5 de julio de 1835 (once años y medio después de haber sido presentada a la Comisión y más de doce después del apresamiento) en que pasa

el Tribunal la sentencia siguiente: "Enterado el Gobierno de S.M. del caso no resuelto de la goleta española Conchita, apresada en junio de 1823 y suspenso por la Comisión a consecuencia de las dudas ocurridas a los comisarios sobre la legalidad (competente) de los testigos presentados: Han recibido instrucciones los comisarios de S.M., y en su consecuencia se presenta nuevamente este caso para fallarlo definitivamente; y habiendo sido los documentos presentados condenan al buque la Conchita con su cargamento por ocuparse en el tráfico de esclavos". Lo primero que llama la atención en este caso es el tiempo transcurrido desde el apresamiento hasta la llegada del buque a Sierra Leona, que son seis meses, sin que se alegue razón alguna, ni se sepa qué se ha hecho en todo este tiempo, faltando en esto al artículo 1º de las instrucciones anejas al Tratado. Queriendo conceder que por haber huido el capitán y la tripulación a tierra, el apresador no tuvo posibilidad de traer a ninguno de ellos como testigo, no hay excusa para no haberlo hecho con alguno de los esclavos, pues todos los 58 no habían de hallarse enfermos, y probar con ellos que habían estado a bordo antes del apresamiento, circunstancia que era indispensable para la condena. El no haberlo hecho así hace sospechar que no estuvieron a bordo o que no hubo tales esclavos. Suponer para poder condenar el buque que eran esclavos los negros que se arrojaron al agua con la tripulación y se huyeron y se ocultaron en el bosque, aún dado caso que esto sea verdad, es un absurdo y no es posible que nadie haya podido creerlo. Esclavos que

se arrojan al agua con riesgo de ahogarse por seguir a los que los tienen presos y quieren traficar con ellos, por huir de los que vienen a darles libertad, seguramente no merecían los sacrificios que en su favor se han hecho. Si esto fuese cierto probaría que el trato que dan los ingleses a los esclavos que hallan en los buques que apresan es peor que la esclavitud; y que su conducta respecto a las tripulaciones es tan inhumana que prefieren a caer en su poder refugiarse en los montes, desprovistos de todo en un país donde con sólo dormir en tierra hay un riesgo inminente de perder la vida. El haber dejado pasar 12 años sin haber fallado este caso y después por una orden del gobierno inglés volverse a ocupar de él la Comisión y condenarle según las instrucciones recibidas, por suponer que eran esclavos los negros que se arrojaron al agua, no sé qué calificación se le puede dar que sea bastante fuerte sin usar expresiones injuriosas contra todos los que tuvieron parte en la sentencia. Me parecen tan patentes las violaciones de los Tratados, y la mala fe en todos los procedimientos, que creo excusado hacer más observaciones. La tripulación de este buque y la del anterior desaparecen, y ningún interesado en el buque o el cargamento se presenta a reclamarlo. Los capitanes, sean negreros o no, están bien enterados de los Tratados; los de estos buques debían saber que no podía condenárseles. ¿Por qué hallándose en la costa de África y a poca distancia de Sierra Leona no vinieron a saber qué se había hecho de su propiedad? ¿Cuál sería la suerte de los individuos de estos buques? Lo mejor, a mi parecer, haberlos

abandonado en algún lugar desierto donde habrán perecido de hambre o por las enfermedades o si no a manos de los naturales. Esta condena inhumana que aquí se supone está justificada con otros casos, como podrá verse en el número 10 de la correspondencia del Juez del Tribunal Mixto, dimana del ansia de hacer presas, y de la persuasión en que estaban los comandantes de los cruceros de que no habiendo quien se presentase a defender el buque, por este sólo hecho debía declarársele buena presa. Creo deber decir aquí que el gobierno inglés tiene cedida en favor de los apresadores la parte que en los buques condenados les pertenece por el Tratado y que además da como gratificación cinco libras esterlinas para cada esclavo hallado en el buque apresado y cuatro por tonelada; esta generosidad ha sido causa de hechos los más escandalosos, como se verá en otros casos.

Nota 7

21.- Este buque como se ve por la lista fue apresado por el mismo crucero que el de la nota anterior. El oficial que le condujo a Sierra Leona dice en la declaración que presenta a la Comisión: que dándole caza se metió en una ensenada del río Bonny con los esclavos que llevaba; que después de apresado permitió al capitán y toda la tripulación irse a tierra; que el jefe de aquel punto (llamado Big Peppel) en virtud de reclamación que él hizo le mandó un cierto número de esclavos que dijo pertenecían a otro buque, y que estos esclavos los había desembarcado en Cabo Costa. Este caso

en poco se diferencia del anterior, se conduce igualmente sin ningún individuo de la tripulación, fue apresado sin esclavos a bordo, y los esclavos que por reclamación del apresador le mandaron de tierra los deja en Cabo Costa. Aquí no se presenta más prueba que el dicho del apresador. Todas las circunstancias hacen dudar de la veracidad de la declaración del oficial; no es nuevo el que se convengan los comandantes de los cruceros con un jefe de la costa, y éste le manda algunos esclavos con la presa a fin de que pueda condenarse, mas en este caso puede dudarse hasta de la existencia de los esclavos: la excusa que se da en el anterior para no conducir con el buque al capitán o algunos individuos de la tripulación no puede alegarse en este porque no escaparon, sino que el mismo apresador dice les permitió irse a tierra. La Comisión en vista de tantas ilegalidades no se determinó a fallar y suspendió el proceso dando parte a su gobierno. Éste en su contestación le reprende por la suspensión y le manda fallarlo y a fin de que pueda hacerlo establece los principios siguientes: "Para que sirva de regla a los comisarios en este caso y en otros semejantes". Que por la verdadera inteligencia del Tratado aunque el gobierno responsable de los perjuicios que puedan ocasionarse (by deviations from the treaty) por faltar al Tratado, no por eso cada vez que se falte se invalida el apresamiento, que el certificado que se omitió en este caso no se manda que se dé en todos, sino en aquéllos que se crea necesarios, que la circunstancia de haber sido expedido el buque a Sierra Leona por orden de un subalterno, aunque fue un acto

ilegal para no haber por esto procedido a fallarlo. En virtud de esta orden se condenó el buque como era de esperar, lo que se verificó a los 13 meses de su apresamiento.

Nota 8

26.- En este caso el teniente Card del buque apresador presenta a la Comisión su declaración en que dice: Que había abordado la goleta Ysabela el 6 de octubre de 1825 en el río Calabar viejo, donde fue capturado por ocuparse del tráfico de esclavos; que en el dicho buque no halló más que las cartas que presenta en el mismo estado y forma que las había encontrado, y que en el buque nadie había mas que los esclavos. Las cartas a que se refiere son un nombramiento en papel ordinario fechado el 4 de diciembre de 1809, en que el teniente de navío D. Flo. Rodillo nombra cabo de la maestranza de carpinteros de rivera a Miguel Creaz; una certificación impresa del mismo oficial y a favor del mismo individuo de fecha 7 de mayo de 1816 atestando su buena conducta; una carta de recomendación en la que el comandante de la corbeta de guerra Atrevida ruega a todos los comandantes de buques de guerra y corsarios que crucen sobre la costa de Cuba no hagan daño a Lorenzo de oficio pescador, etc.; y un apunte o memoria de las dimensiones y toneladas del buque. El referido oficial apresador pide a la Comisión en papel separado, mas con la misma fecha, que no habiendo aún llegado el buque y teniendo él que irse para continuar el servicio de que estaba encargado pide se tomen en

consideración los referidos papeles. En las cartas de la Comisión nada se halla que haga referencia a este buque ni se ve que tomase ninguna medida para averiguar su paradero; lo único que consta son los papeles de que se ha hecho mención y hallársele comprendido en la lista de los buques apresados. Hay en este caso cosas que no se pueden explicar. Dice el apresador que sólo halló los esclavos a bordo, la tripulación, si esto es cierto, no abandonaría el buque hasta el momento de ser abordado y debieron verlos o saber al menos por los esclavos donde se habían ido. Los esclavos se ve por referencia que se hace en otro caso que los transbordaron a otra presa (el bergantín Ana), mas se ignora con qué objeto o por qué motivo. El buque para conducirlo a Sierra Leona debía llevar un oficial y los marineros necesarios para manejarlo; los papeles y declaración del apresador siempre se entregan al oficial encargado de la presa para que al llegar éste los presente a la Comisión, en ningún caso excepto éste y el de la nota siguiente se mandan los papeles separados del buque y en estos dos buques no se vuelve a saber de ellos, y fueron apresados por el mismo comandante. Si el buque con el oficial y los marineros se hubiese perdido algo se hubiera hecho saber a la Comisión, como en otros casos, lo mismo que si se hubiese perdido y salvado la tripulación que iba en él. También es de notarse que la Comisión no hiciese ninguna pregunta sobre este buque a fin de averiguar su paradero. Sobre la suerte del barco, su capitán y su tripulación solamente pueden hacerse conjeturas, y éstas tienen que ser por necesidad poco honoríficas

para los apresadores.

Nota 9

31.- La goleta Pílares fue apresada por el mismo crucero que apresó el barco de que trata la nota anterior. El apresador en su declaración dice solamente que la había apresado por ocuparse en el tráfico de esclavos, mas no dice que a su bordo los hubiese, ni habla de la tripulación, ni capitán. Con la declaración remite los papeles del buque que todos están en regla, y por los cuales se ve que salió de La Habana para la isla de St. Thomas. Como en el caso anterior pide al Tribunal por escrito separado admita los papeles para poder juzgar cuando llegue el buque en atención a que él tiene que ausentarse para continuar su servicio. El buque no llegó a Sierra Leona, ni se supo su paradero. Ni en las actas de la Comisión ni en el expediente aparece que se tomase en consideración este caso, ni que se practicase diligencia alguna para saber qué les había sucedido. No deja de ser raro el que este comandante pierda sus presas de modo que ninguna noticia se tenga de ellas. En este buque también debía ir un oficial y la gente necesaria. Además de las reflexiones de la nota anterior que son aplicables a este caso, puede añadirse que en este apresamiento hubiese esclavos a bordo y como no podía por el Tratado aprehenderse sin ellos, aunque el buque se hubiese perdido el responsable es el apresador, y creo

que en todo tiempo tendrían los dueños derecho de reclamar. Los papeles del buque y la declaración del comandante que lo apresa las lleva, como queda dicho, el oficial encargado de la presa, y aquí y en el caso anterior se mandan por separado, cosa sumamente extraña para sospechar que hubo fraude; mas todo se pasa en silencio en la Comisión, y esta conducta llama más la atención si se atiende a que la Ysabelita fue apresada el 6 de octubre de 1825 y este buque el 20 de febrero de 1826. ¿Por qué al presentarse los papeles en este caso no se preguntó al apresador por el otro buque, y más viendo que se le presentaban los papeles como antes? Hay una circunstancia sobre la cual creo deber hacer alguna aclaración. ¿Por qué, se dirá, mandan los papeles del buque y la declaración del apresamiento si se ha dispuesto de él de alguna manera clandestina? El objeto puede ser obtener también la cantidad que el gobierno inglés concede a los apresadores además de la mitad del producto de la presa hasta de los buques que han naufragado. Si el gobierno de S.M. quisiese tener alguna noticia sobre estos casos por los registros de la aduana de La Habana podría saberse con facilidad a qué casa de comercio pertenecían, y por éstas, a pesar del tiempo transcurrido, podría obtenerlas.

Nota 10

35.- La goleta La Fama de Cuba fue conducida a Sierra Lona sin el capitán ni otros individuos de su tripulación. Según la declaración del apresador fue capturada en la desembocadura del río viejo

Calabar llevando 100 esclavos a bordo. El capitán José Miguel suplicó le dejasen con su gente en dicho río, a lo cual se dice accedió el comandante en vista de las reiteradas instancias que le hizo. Desde el viejo Calabar a Sierra Leona murieron cinco esclavos. Esto se comprueba por el recibo de entrega que existe en la Comisión. La diferencia hasta 23 que son los emancipados que hay en la lista, no se sabe en qué consiste, mas supongo será alguna equivocación en cifras, pues no veo motivo para sospechar pudiese ser ninguna otra cosa.

Nota 11

38.- La Feliz Victoria, es uno de los casos que se presentan más sospechosos y en que se prescinde absolutamente del Tratado. Este buque según la declararción del apresador fue detenido el 3 de febrero de 1828. Enseguida lo conducen a Fernando Poo donde permanece hasta el 3 de junio. Allí desembarcan el cargamento, lo venden y se apoderan del dinero que había a bordo. Después mandan el buque para ser juzgado con un solo individuo que dice ser de la tripulación y que se llama Manuel Joaquín, alias James Harry; nada se sabe del capitán y los demás marineros que dicen haber hallado a bordo. Del importe del cargamento y de los 496 duros remiten al secretario de la Comisión una letra de cambio contra la Tesorería del Almirantazgo de 222.5.12 libras esterlinas. El importe de esta letra debe tenerse presente al liquidar la cuenta, pues no está comprendida en la cantidad que se pone en el estado como producto

del buque.

Nota 12

39.- La goleta Indagadora fue apresada por el mismo comandante que el buque de la nota anterior. Al tiempo del apresamiento no hallaron esclavos a bordo, pero al día siguiente se encontraron tres negros escondidos. Por la declaración de éstos se prueba que eran libres, y que habían venido a bordo el uno para servir de práctico, el otro como intérprete y el tercero era un muchacho hermano de ambos. La única falta que hay por parte del capitán fue haber ocultado los dichos negros, mas probado que no eran esclavos no debió condenársele. La detención en su origen también fue ilegal pues en el acto del apresamiento no vieron los negros.

Nota 13

52.- La goleta Ataja Primo cuando fue apresada llevaba seis negros a bordo. El apresador dice en su declaración que el capitán los había robado, mas en el proceso y por la declaración de los mismos se prueba que habían ido a bordo por su voluntad para buscar trabajo, como es costumbre en toda la costa de África; que mientras estaban hablando con el capitán sobrevino un tornado que se llevó la canoa hacia tierra a pesar de los esfuerzos que hizo un muchacho que estaba en ella por volver al buque; que éste tuvo que ponerse a la vela y alejarse de la costa para no naufragar; que pasado el temporal se volvió a aproximar a tierra aunque a un punto distinto

de donde había salido; que allí quiso desembarcar los negros, mas que éstos le pidieron no lo hiciera, pues estaban en guerra con los de aquel sitio y los matarían o los harían esclavos. En vista de estas pruebas, la Comisión absuelve el buque sin concederle nada por estadías o perjuicios, a pesar de haber mandado al secretario firmase la cuenta de lo que en justicia creía debía abonársele. La cuenta que éste presentó ascendía a 134.15 libras esterlinas.

Nota 14

56.- El bergantín Dos Amigos fue condenado porque los apresadores dijeron en sus declaraciones que al acercarse había mandado a tierra los esclavos que tenía a bordo.

Nota 15

61.- Por el contexto de las declaraciones de los mismos apresadores se conoce la injusticia con que fue condenado este bergantín. A bordo no se halló ningún esclavo, pero los apresadores presentan dos que dicen habían cogido en una canoa y que habían estado en el buque, y dos marineros añaden que habían visto desembarcar más esclavos. Como esto es una repetición de lo que ya se había hecho en muchos casos y que en algunos se ha probado hasta la evidencia ser falsos los juramentos de los interesados, no puede menos de creerse que aquí también lo ha sido por lo inverosímil de los asertos. El capitán se queja amargamente de haber sido maltratado él y su tripulación y de haber sido robados muchos objetos de su

buque. En otros casos se hallan las mismas quejas, mas los capitanes nunca tienen razón.

Nota 16

78.- Este caso merece particular atención tanto por las circunstancias del apresamiento como porque prueba la injusticia de la confiscación de muchos buques en que debió haber las mismas transacciones que en éste, mas que no pudieron presentarse pruebas tan patentes sobre todo para los que debían o querían condenar toda presa. El 29 de junio de 1834 fondeó en el río Camarones la goleta Pepita, su capitán don Pablo Oliver, y el 30 a las 12 de la noche el comandante del buque de guerra inglés la Pelorno, Mr. Richard Meredith, mandó con sus botes al teniente Marron para que la apresase, lo cual se verificó sin oposición alguna. Apenas se apoderaron del buque hicieron ir a proa a todos los marineros españoles y al mismo tiempo introdujeron en la bodega tres negros que llevaban preparados al efecto. Con la bulla que hicieron se despertó el capitán que dormía tranquilamente en su cámara, subió sobre cubierta y encontró su buque apresado y que se le presentan tres esclavos hallados a su bordo, de los cuales no tenía la menor noticia, y que se le dice que por este motivo se hacía la detención. Al día siguiente hacen embarcar 176 esclavos que les dio el jefe de la costa, los pagan con las mercancías que había en la Pepita y enseguida los conducen a Sierra Leona. Se da principio como siempre presentando los papeles del buque y la declaración del

buque apresador que expresa el motivo y circunstancias del apresamiento. En la de Mr. Meredith dice: Que había apresado la Pepita por hallarle tres esclavos a bordo; que el jefe de la costa le había entregado 176 más que el capitán tenía comprados en tierra y que él había remunerado con las mercancías halladas a bordo de la Pepita los gastos de manutención y cuidar otros esclavos. Se presenta en prueba de estos hechos la declaración jurada de varios individuos de la tripulación de los botes en la cual dicen haber hallado a bordo los tres esclavos, y la de éstos que también juran que el capitán los había llevado a bordo, y que allí se hallaban cuando fueron los apresadores. El capitán niega, mas como su dicho ni el de su gente no tiene ningún valor y al de los africanos se le da entera fe, aún cuando sean los mayores absurdos, pide como último recurso que se tome declaración jurada al mismo comandante. El Tribunal lo concede y le cita ante el secretario, mas él se niega diciendo que la Comisión no tiene facultad para exigirle declaración jurada. De resultas de esta negativa se entabla una competencia, y después de muchas dilaciones y resistencia y de haber dado sobre este punto su dictamen el abogado de la Reina, se presenta á dar su declaración y dice: "Que los esclavos hallados a bordo de la Pepita por el teniente Marron fueron puestos a bordo sin que lo supiese el capitán Pablo Oliver. Que fue con su conocimiento y consentimiento que se mandaron". Como esta declaración es en la que se podía haber sabido más si se hubiese querido, destruía cuanto se había pretendido probar contra la

Pepita, fue absuelta, concediéndosele alguna cantidad por perjuicios.

Nota 17

Este buque fue apresado el 25 de diciembre de 1835 y el 28 de enero siguiente después de haberse seguido todos los trámites del proceso y presentar una petición los procuradores de ambas partes diciendo: Que no hallando por las pruebas presentadas motivo suficiente para que sea condenado, suplican a la Comisión se sobresea en este asunto y se les devuelvan los papeles del buque para entregarlos al capitán. Esto se les concede y queda el barco en libertad. Como no fue por fallo del Tribunal, sino por convenio entre las partes, no había lugar ni se trató de indemnización por perjuicios. Para poder juzgar de las operaciones de la Comisión es necesario ir uniendo los antecedentes de unos casos con los de otros. Esto que parece tan sencillo no lo es si se considera que llevaba varios objetos de equipo, como eran grillos, medio entrepuentes, o sea segunda cubierta, las tablas necesarias para completarlas, las escotillas agujereadas para asegurarlas con barras de hierro, más vasijas para agua que las que podía necesitar la tripulación y que había sido apresado cuando existía el Tratado de 1835. A pesar de todo no juzga el apresador suficientes estos medios para condenar el buque y la Comisión conviene en ello devolviéndole los papeles y permitiendo sea puesto en libertad. Aquí tácitamente se confiesa que aunque existía el Tratado de 1835, no se creía con facultad el

Tribunal para condenarle por el solo equipo. Por qué no se espera la autorización, como en los otros casos se hace que se verán después, no puede comprenderse. Estas son transacciones que no aparecen nunca en documentos, mas debe tenerse presente este hecho para cuando se trate del bergantín General Manso y los otros de la misma época.

Nota 18

95.- La goleta Ligera fue apresada con esclavos, mas en vez de conducirla a Sierra Leona la llevaron a la isla del Príncipe, donde dice el apresador que se vio obligado a dejarla por no estar en estado de continuar el viaje y los esclavos se transbordaron a un buque de guerra que los condujo a esta colonia. El apresador vendió buque y cargamento por la cantidad de 55.7.8 libras esterlinas, de las cuales, descontando por los gastos 19.17.3 libras, resulta que ha producido la venta de un buque, sus anclas, cables, aparejos, provisiones, etc. 39.10.5 libras, o sea aproximadamente 3.400 v.

Nota 19

100.- Mr. Denman, comandante del buque de guerra Curless, antes de tener la autorización o instrucciones necesarias para apresar por el solo equipo, según previene en Tratado de 1835, apresó el bergantín General Manso el 18 de noviembre de 1835 y lo condujo a Sierra Leona, donde llegó el 28 del mismo mes. Mr Denman, por consejo del abogado que nombró por su procurador, y probablemente

por el de los comisarios, para evadirse de la responsabilidad en que había caído con la ilegal determinación de este buque, propuso al capitán lo dejarían en libertad, y le daría una certificación haber sido injusto el apresamiento, y pidiendo no fuese molestado por ningún buque de guerra por el término de cinco días, que era el tiempo suficiente para que el capitán llegara adonde había sido detenido; pero que el capitán debía renunciar a toda reclamación a que contra él pudiese tener derecho por consecuencia del expresado apresamiento. El capitán, que era D. Antonio Capó, se convino con esta proposición y estipuló además que un capitán había de sacarlo del puerto. Se hizo por escrito ante un notario esta transacción el 2 de diciembre, el 3 llegó a Sierra Leona el buque Leveret con la autorización para apresar con el solo equipo, y el teniente Narcott sustituyó en el mando del Curless a Mr. Denman, que había sido ascendido. Al día siguiente, el General Manso se puso a la vela llevando abordo el oficial del Curless como estaba convenido. Este oficial detuvo el barco a cierta distancia del puerto sin querer poner las velas necesarias, ni retirarse hasta que dio tiempo para que saliese el Leveret, el cual lo apresó. En el Leveret iba también el nuevo comandante del Curless y a nombre de los dos se hizo la detención y lo volvieron a conducir al puerto. El 5 de diciembre se presentaron a la Comisión Mixta y se dio principio a los procedimientos. La causa se prolongó sin que se alegue ningún motivo hasta el 18 de julio de 1836 en que fue fallado absolviendo el buque y condenando al capitán a pagar todos los gastos. Los

comisarios ingleses, al comunicar al gobierno esta noticia dicen "que fue apresado por segunda vez porque hasta en el acto de ir a salir de esta colonia estaba equipado para el tráfico de esclavos, hecho que es tan extraño como verdadero". Y en otro párrafo, en estilo de reproche: "Que el buque debió haber salido al día siguiente de la transacción, mas que no lo verificó hasta el inmediato". Y cuando dicen que había salido en libertad después de la sentencia: "Que se le había hecho variar o enajenarse con la intervención del administrador de la aduana cuanto llevaba de prohibido para que pudiese salir del puerto". Es la obligación y se practica con todos los buques que llegan a esta colonia que el administrador de la aduana los registre y si llevan algo prohibido con respecto a la trata de esclavos se lo hacen dejar o variar si es del mismo buque, hasta que está en disposición y no da ninguna sospecha. A este buque no se le previene, cuando hicieron como que lo dejaban salir la primera vez, que no podía hacerlo en el estado en que estaba, como era su deber, sino que hasta parece mucho que se detuviese un día. ¿Cómo pues será posible que sin detenerse pudiese hacer en su buque Capó las alteraciones a que luego se le obligó? Además el capitán no podía ser en manera alguna responsable puesto que no se hallaba en las aguas inglesas por su voluntad, que había a su bordo una guardia y un oficial y que él no entraba en posesión hasta estar fuera del puerto; lo que no llegó a verificarse, como se ha dicho, porque el oficial no le abandonó hasta que fue apresado por segunda vez. ¿Cómo es posible viendo la

conducta de los comisarios que dejan obrar como quieren a los apresadores sobre un buque que estaba ya bajo su dominio; al administrador de la aduana y demás autoridades que tampoco intervienen como debían, faltando en esto a las leyes; al procurador del capitán, que no podía ignorar a lo que se exponía saliendo con su equipo, y nada le advierte; al comandante del Curless, que permite o manda, pues no podía hacerlo sin su consentimiento, que tres oficiales de su buque con alguna gente vayan a acompañar tres buques para que salgan del puerto con seguridad mientras él se prepara a salir con otro para apresarlo; y a la de los oficiales súbditos de éste que detienen los buques para dar tiempo a que su comandante pueda apresarlos? En vista de esto, repito: ¿Cómo no pensar que todos estaban de acuerdo y no creer que se procedió de la manera más ilegal y con la más mala fe posible? La transacción entre el primer apresador y el capitán y la sentencia de absolución de la Comisión prueban la ilegalidad del primero y del segundo apresamiento. La Comisión en la parte que condena al capitán a pagar todos los gastos excedió sus facultades y faltó a los tratados, pues por éstos la única pena que pueden imponer a un capitán por haber por su culpa inducido a error al apresador, no es concederle perjuicios ni extravíos. Mas por ningún artículo del Tratado ni Reglamento puede imponerle la pena de pagar los gastos hechos por el apresador. La Comisión faltó también a los Tratados no fallando en este caso en el término que ambos previenen sin tener para ello motivo alguno, ni dar siquiera una excusa. La

razón porque lo hizo es un cargo más fuerte que todos los demás. Cuando se le presentó esta presa, la Comisión no estaba constituida como Tribunal Mixto de Justicia ni podía juzgar por el Tratado de 1835; la autorización real (warrant) firmada por el Rey Guillermo IV es de fecha en Windsor a 9 de abril de 1836. Se expidió en consecuencia de un acta del Parlamento del mismo año para llevar a efecto el Tratado. Los Comisionados no la recibieron hasta el 5 de julio siguiente; en aquel mismo día se leyó en la Comisión Mixta y los comisarios y el secretario prestaron el juramento que previene el Tratado y se constituyeron en la misma sesión en Tribunal Mixto de Justicia. Por consiguiente, no pudiendo aplicar a este caso mas que el Tratado de 1817, les faltaba la causa para no condenar al apresador a pagar los perjuicios, y mucho más para condenar al capitán en las costas. Parece que una cláusula del artículo 8 del Tratado de 1835 destruye este argumento, pues dice: "Las Comisiones establecidas en virtud del Tratado de 1817 continuarán en sus funciones y durante dos meses contados desde el cange de las ratificaciones de este Tratado y hasta que se nombren y establezcan definitivamente los Tribunales Mixtos de Justicia que se mencionan en este Tratado, sentenciarán sin apelación y arreglándose a los principios y estipulaciones del mismo y de los documentos a él anejos, los casos de los buques que los envíen a condenar". Esto parece bien determinante, mas es necesario saber si las leyes inglesas admiten la validez de un Tratado sin estar autorizado por un acta del Parlamento, y si puede un Tribunal aunque sea especial

como la Comisión Mixta, ponerlo en ejecución e imponer las penas que establezca sin dejar dicho requisito. Me es imposible por falta de conocimientos entrar en esta cuestión legal, mas ateniéndome a los hechos puedo decir: Que la Comisión no debió creerse autorizada por el solo Tratado cuando esperó a recibir el Warrant para fallar este caso y los otros que se le presentaron. Desde el 28 de junio de 1835 hasta el 5 de julio de 1836, se apresaron 38 buques españoles, 11 con esclavos que fueron inmediatamente condenados, uno con equipo fue absuelto el 28 de enero de 1836 (el bergantín Tersicore, número 93) y para los demás se esperó que la Comisión se constituyese en Tribunal Mixto de Justicia. El actual abogado de la Reina, Mr. Dugan, defensor de los apresadores, y el defensor del capitán en el caso de Las Tres Tomasas debían ser de la misma opinión cuando dicen a la Comisión: "Habiendo ya recibido este honorable Tribunal las instrucciones para proceder a la adjudicación de los buques detenidos en virtud del nuevo Tratado con España, firmado en Madrid el 28 de junio de 1835, los suplicantes piden se fije día para para fallar la causa de otra goleta". 19 de julio de 1836. Los comisarios ponen a continuación: "Acordado para el lunes 18 del corriente a las doce". Todos estos antecedentes hacen ver que los comisarios ingleses y los abogados creían no podía aplicarse el nuevo Tratado antes de recibir la autorización. Siendo esto así, ¿no es una conducta extraña de la un Tribunal que sus facultades son castigar por medio de la confiscación las infracciones de un Tratado, en el que él mismo

para poder aplicar esta pena falta a varios de los artículos del Tratado? ¿Por qué tanto empeño en condenar al General Manso cuando se ha absuelto otro buque en peores circunstancias? A esto no puedo decir más, sino que la Victorina y el General Manso que corrían la misma suerte eran ricas presas. Este último llevaba, solamente en dinero, 880 onzas de oro y alguna de plata.

Nota 20

101.- La goleta Las Tres Tomasas fue aprehendida el 19 de octubre de 1835 por el Curless mandado por Mr. Narcott. El 5 de febrero siguiente estaba el proceso en estado de fallarse, mas queda en suspenso hasta el 15 de julio en que los procuradores de ambas partes piden que se fije día para sentenciarla, lo que se verificó el 18 del mismo mes condenándola por estar armada para hacer el tráfico de esclavos. Como se ha visto por la petición de los procuradores que se copia en la nota anterior, hasta pasados seis meses después de presentadas todas las pruebas no se falló, esperando que el Tribunal estuviese autorizado para juzgar por el Tratado de 1835.

Nota 21

102.- La goleta Victorina fue apresada primero por el Curless y luego por el mismo y el Leveret. Siendo este caso enteramente igual al del General Manso; aprehendido bajo las mismas circunstancias, la misma transacción en el primer apresamiento, y luego absuelto

pagando las costas, todo cuanto se dice de aquél es aplicable a éste.

Nota 22

103.- El bergantín Rosarito fue apresado por el Curless el 2 de enero de 1836 y se detuvo la sentencia cerca de siete meses, hasta el 23 de julio en que fue condenado por llevar equipo.

Nota 23

104.- La goleta Ataja Primo fue apresada el 25 de enero de 1836, mas no sentenció hasta seis meses después, condenándola por llevar equipo.

Nota 24

105.- La goleta Yema fue apresada el 25 de enero de 1836 y condenada seis meses después por llevar equipo.

Nota 25

106.- La goleta Matilde, apresada el 25 de febrero de 1836 y condenada cinco meses después por llevar equipo.

Nota 26

108.- La goleta Josefa bajo las mismas circunstancias que el General Manso. La sola diferencia que hay en este caso y otro es

que el último fue detenido la segunda vez a la vela y en el acto se salió del puerto, y la Josefa, fondeada y sin haber hecho ningún preparativo para irse. Por consiguiente, cuanto se dice en la nota 19 es aplicable a este caso y si se desean más noticias puede verse el despacho número 18 del Juez del Tribunal Mixto al Excmo. Sr. Ministro de Estado.

Nota 27

114.- La goleta Mosca fue condenada por llevar equipo. En su defensa alegó el capitán que en el acto del registro no se le manifestó la autorización para hacerlo, ni se le dio luego el certificado que previene el Tratado. La Comisión no juzgó que esta omisión fuese motivo bastante para invalidar el apresamiento. En ningún otro caso se hace mención de esta falta, a pesar de que son muy raros en los que se ha cumplido dicha formalidad.

Nota 28

122.- La goleta General Mina fue condenada con poco fundamento, pues los barriles que llevaba de más estaban en el manifiesto y había dado la correspondiente fianza de que se emplearían en aceite de palma y no en otro objeto. La sola cosa que podía hacerla sospechosa era una especie de tablado que dividía la cámara, mas atendiendo a que no llevaba ningún objeto de equipo, que la cámara en la goleta es muy reducida y que por consiguiente pocos esclavos podría poner en ella, y que la explicación del capitán parecía

satisfactoria diciendo que el objeto del otro tablado era para llevar las provisiones más a mano, con menos riesgo de que se le averiasen y para dejar en la bodega más espacio para la carga, no creo que este solo motivo fuese suficiente para declararlo de buena presa.

Nota 29

136.- El bergantín General Ricafort no llevaba mas que seis tablas sueltas de diferentes tamaños que no podían servir mas que para una compostura u otro de los usos en que se emplean generalmente en todos los buques, y como una sexta parte de la bodega con un tablado para secar las provisiones. Esto bastó para condenarlo, a pesar de que bien debían conocer que no llevando aguada, provisiones, ni ningún otro objeto prohibido, no podía venir en busca de esclavos. Era una presa de mucho valor.

Nota 30

137.- La goleta Oposicao navegaba con bandera y papeles portugueses. El apresador la condujo a La Habana y la presentó a aquella Comisión Mixta como propiedad española. Los comisarios de La Habana no creyeron que podían juzgarla y la remitieron a la Comisión Mixta portuguesa de Sierra Leona. En este tribunal se empezaron los procedimientos apenas llegó el buque, pero viendo que por el Tratado con Portugal no podía ser condenado pasaron el proceso a la Comisión Mixta española, la cual no fue tan

escrupulosa como la de La Habana y se declaró buena presa. Como no había comisario español ni portugués, las dos Comisiones se componían de juez y árbitro británicos.

Nota 31

169.- La goleta Merced fue apresada el 10 de enero de 1839 por el bergantín Dolphin, mandado por Mr. Edward Holand, que la condujo a Sierra Leona y la presentó al Tribunal Mixto diciendo estaba equipada para el tráfico de esclavos. El Tribunal, después de un prolijo examen de los papeles y del buque, no hallando ni en unos ni en otro la más mínima cosa que pudiese hacerla sospechosa la absolvió y condenó al apresador a pagar las costas. El mismo oficial volvió a visitar la Merced el 17 de junio siguiente, y hallándola en el mismo estado que cuando había sido absuelta no la detuvo, mas al día siguiente volvió y la apresó. En su declaración dice el apresador: Que después de haber visitado la Merced oyó voces en el agua, que acudió y recogió un esclavo que suponía habría arrojado al mar la Merced, por cuya causa la había aprehendido al día siguiente. Presenta efectivamente un negro cuya declaración por una imperfecta traducción, según dice el mismo Tribunal, es: Que de un buque que no sabe cuál era fue puesto en una canoa con otros esclavos; que la canoa conducida por los negros zozobró; que los negros volvieron a entrar en la canoa; que no quisieron recibirle en ella y que los otros esclavos se ahogaron. Nada se halló en el buque que indicase que hubiese habido esclavos,

mas a pesar de ello y de que el esclavo no podía decir si era aquel buque o no donde había estado, fue la Merced declarada buena presa, sin duda para indemnizar al apresador de los gastos que había tenido que pagar con el primer apresamiento. No me es posible decir nada sobre este caso sin traspasar los límites de la moderación con que me he propuesto formar estas notas.

Nota 32

178.- El bergatín Victoria navegaba con bandera portuguesa y fue apresado en la costa de la isla de Cuba, muy cerca de tierra. En vez de conducirlo a La Habana lo llevaron a Port Royal, en Jamaica, después de allí mandaron a Sierra Leona algunos papeles del buque y dos marineros como testigos diciendo que el buque no estaba en estado de hacer el viaje, y este Tribunal lo declaró de buena presa. El motivo de no conducir el buque a La Habana ni remitir a aquel Tribunal Mixto los papeles y testigos es bien claro. En el Tribunal de La Habana había juez español y aquí no. Allí no se podía cometer una injusticia notoria sin escándalo y sin que hubiese reclamaciones, y aquí todo pasa, y los procesos se siguen y fallan como convienen los apresadores. El decir que el buque no estaba en estado de hacer el viaje es una excusa que se repite con todas las presas que conducen a Jamaica. En la oficina de este Tribunal Mixto ninguna noticia existe sobre la venta del buque y sus efectos, por consiguiente no está su valor incluso en el estado de cuentas, lo que debe tenerse presente al liquidar la cuenta.

Nota 33

179.- El bergantín Scorpio navegaba con bandera portuguesa, fue apresado como el de que trata la nota anterior en la costa de la isla de Cuba y conducido, según la declaración del apresador primero a Nassau, donde desembarcó los esclavos, y luego a Jamaica, desde donde remiten a Sierra Leona los papeles del buque y un solo individuo de la tripulación. El Scorpio dicen que no estaba en estado de poder emprender el viaje. El importe de este buque y los efectos que tuviese a bordo deben tenerse en cuenta al tiempo de la liquidación.

Nota 34

188.- El bergantín Eagle con bandera de los Estados Unidos se perdió, según la relación de los apresadores. Véase la nota 36.

Nota 35

189.- La goleta Laura, con bandera de los Estados Unidos, fue condenada como propiedad española por llevar equipo. Con los buques con bandera americana no se ha seguido regla ninguna. Unas veces han sido conducidos ante este Tribunal Mixto y no ha querido juzgarlos. Otras los ha condenado, y en algunas ocasiones los mismos comandantes de los cruceros los han remitido directamente a los Estados Unidos.

Nota 36

La goleta Clara fue apresada en río Nun y en unión del Eagle conducida a los Estados Unidos. La relación que hace el apresador no está muy acorde con la del Eagle. De ambos resulta, dándoles entera fe, que después del apresamiento se conducían los dos buques a Sierra Leona por considerarlos propiedad española. Que el comandante de la (ilegible) con que los encontró mandó las llevasen a los Estados Unidos. Que en consecuencia de esta orden, pasaron a New York, donde aquel gobierno se opuso a que se presentasen a ningún Tribunal, por lo cual el ministro inglés les dijo los condujesen a la Bermuda para que los juzgase el Tribunal del Vicealmirantazgo. Que mientras estuvieron detenidos en Nueva York, el Eagle varó, mas se le pudo sacar a flote con poco daño. Que desde allí salieron juntos para la Bermuda, pero fueron separados por un temporal. Que el Eagle naufragó y solamente pudieron salvar un cronómetro. Que el Tribunal del Vicealmirantazgo de la Bermuda no quiso admitir el caso de la Clara. Que entonces el apresador determinó traerla ante la Comisión Mixta de Sierra Leona, mas que viendo que el buque no estaba en disposición de hacer el viaje lo condujo a Jamaica. Al Tribunal Mixto no se le presenta ningún testigo ni más comprobante del equipo que el dicho de los apresadores. Los comisarios superan esta dificultad muy facilmente, recurriendo como dicen a la opinión del abogado de la Reina en Londres sobre el caso La Fabiana (ver nota 7) que dice: Que algunas faltas al Tratado (deviations) no invalidan necesariamente un apresamiento y los comisarios añaden "que este principio

corresponde en todos los sentidos a la falta de procedimiento regular en el caso presente" y condenan el buque considerándole buena presa. El producto de este barco y sus efectos deben tenerse presentes en el arreglo de la cuenta.

Nota 37

194.- La goleta Octavia con bandera de los Estados Unidos fue condenada como propiedad española por tener vasijas para 1.500 galones de agua y el fogón de la cocina en disposición que hubiera podido ponerse en él una caldera grande. La cantidad de agua que indudablemente sería exagerada no era extraordinaria, pues hay para dos meses para los 25 hombres, contando a galón de agua por día para cada individuo que es el cómputo que han establecido. La goleta llevaba 20 personas, luego su cargamento de esclavos podía ser de 5, sin contar con los derrames y otros accidentes que a bordo son tan frecuentes; y el fogón, que pocos habrá que no puedan admitir una caldera mayor de la que ordinariamente se use, no está comprendido como objeto prohibido en el Tratado.

Nota 38

198.- El bergantín Plant con bandera de los Estados Unidos fue condenado como propiedad española. A bordo no se le encontró la más mínima cosa que pudiera dar sospechas, solamente el agua dijeron los examinadores que era mucha para un buque de su clase, calculándola en 2.630 galones. Los comisarios al dar parte de este

caso a su gobierno dicen que no consideran legal más cantidad de agua que la de un galón de agua por individuo al día. Aunque esta cantidad de agua parece una cosa regular, debe tenerse presente que en un clima ardiente como éste se consume más agua que en otro, y que los españoles beben mucho más que los ingleses. También es notorio que los viajes a la costa de África son por lo general de muchos meses, si el objeto es un comercio legítimo, pues para cambiar el cargamento que traen por frutos del país tienen que recorrer muchos pueblos de la costa, y permanecer en ellos a veces meses enteros. También es sabido que en toda la costa hay muy pocos sitios donde pueda tomarse agua que no sea malsana. Para probar la injusticia de este apresamiento y otros muchos que se hallan en el mismo caso basta considerar que el Plant siendo un buque de 214 toneladas podía llevar de 600 a 700 esclavos del modo que ahora se conducen. No quiero poner más que 600 a razón de galón diario, que es el cómputo de los comisarios, que hacen en un viaje de 60 días 36.000 galones. Luego los 2.360 eran insuficientes para el tráfico de esclavos a no suponer que hicieran un viaje tan arriesgado y expusieran tanto capital para cargar 8 o 10 esclavos, lo que no tiene sentido común.

Nota 39

199.- En el proceso de la Carolina hubo una incidencia notable que hace ver la imposibilidad de que un buque sea absuelto aún cuando nada lleve prohibido por el Tratado. El Tribunal, después de

examinar los papeles del buque que se le presentan con la declaración del apresador, nombra dos individuos de su confianza (que son siempre los mismos) para que examinen el buque y vean si lleva algún objeto de equipo, particularmente de los comprendidos en el artículo 10 del Tratado. De la declaración jurada de estos individuos depende la absolución o condena en casi todos los casos. Calculan a ojo la cantidad de agua que pueden contener las vasijas que llevan, y dicen si les parece mucha o poca para la tripulación. Del mismo modo calculan las provisiones y el número de pies que pueden tener las tablas sueltas que suelen llevarse para hacer algún reparo. Dicen si las escotillas están o no como en los buques mercantes y califican una porción de cosas de que no hace mención el Tratado como usadas en los buques negreros. Los encargados de examinar la Carolina dicen en su declaración que: "En virtud de la comisión que han recibido del Tribunal para examinar el buque, han ido y lo han examinado atentamente y juran han hallado (después de enumerar varias cosas insignificantes) doce pares de grillos (línea ilegible) había en uso para la tripulación". Y el Tribunal al pasar la sentencia de confiscación dice: "Que después de muchas investigaciones a instancias del capitán, se ve que los encargados de examinar el buque se habían equivocado por no poner el cuidado debido, y que el Tribunal desecha la parte de la declaración que se refiere a las medias calderas y los doce pares de grillos por falsa". No creo necesario decir nada sobre este hecho, solamente observaré que estos individuos habían decidido la suerte de

nuestros buques y que el Tribunal siguió sirviéndose de ellos para examinar otros. La Carolina fue condenada porque llevaba 900 galones de agua y le calcularon que solamente debía llevar seis hombres y 60 días de aguada que hacen por consiguiente 360 galones y un sobrante de 540, con los cuales por el mismo cómputo podía tomar 9 esclavos. Mas como la tripulación era de 10 y el capitán, que también bebe que hacen 11, resulta que quedaba agua para 4 esclavos.

Nota 40

219.- El bergantín Senhora da Boa Viagem aunque con bandera portuguesa fue presentado al Tribunal Mixto español-inglés. A la mitad del proceso, fuese porque no hubiese ninguna prueba de su propiedad española o por otro motivo, el apresador pidió al Tribunal se la devolviesen los papeles para presentarlos al Vicealmirantazgo, lo que fue acordado y en este Tribunal la declararon de buena presa.

Nota 41

223.- El místico Aguia fue condenado por llevar 1.737 galones de agua sin ningún otro objeto de equipo. La tripulación era 14 hombres y el capitán, que a razón de un galón diario por 60 días hacen 900 galones, por consiguiente sobraban 837 con que podía llevar 13 o 14 esclavos, un buque que su cargamento hubiera sido 340 a 400 por lo menos.

Nota 42

224.- El Roberto no debe considerarse como buque español ni aún como presa si se ha de dar crédito a la declaración del apresador en la cual dicen: Que de un bergantín que le pareció sospechoso, el cual viendo que iba a ser alcanzado se fue a varar a la costa donde como la mar era muy gruesa se hizo pedazos en un instante. Un marinero del crucero dice que conocía el dicho bergantín que se llamaba el Roberto. La declaración de este marinero y la del comandante, únicos antecedentes que hay de este caso, fueron remitidas a Londres al Tribunal del Almirantazgo. Este las devolvió a la Comisión y entonces procedieron a condenarlo (línea ilegible) que no existen o al menos que no se presentan para recibir la gratificación que concede el gobierno inglés por tonelada en las presas de buques negreros.

Nota 43

236.- El bergantín San Antonio alias el Caimán salió de La Habana para la costa de África conduciendo 28 pasajeros negros libres que regresaban a su país y fue apresado por el Grossler el 11 de enero de 1845 y conducido a Sierra Leona. Aunque ateniéndose estrictamente a lo que previene el Tratado parece que este buque debía ser absuelto, es menester confesar que se hacía muy sospechoso por varias circunstancias, y quien había condenado muchos buques, se puede decir sin sombra de sospecha, no podía absolver éste. El Caimán llevaba una segunda cubierta, aunque la

justifica diciendo que era para comodidad de tan crecido número de pasajeros, y una gran cantidad de agua y otros efectos que usan los buques negreros. Todo esto debía hacerlo sospechoso indudablemente, mas se hallaba autorizado para esta expedición por las autoridades de La Habana, y mientras no se probase que hacía de estos efectos un uso ilegal, no debía condenársele. Los pasajeros negros fueron desembarcados en Sierra Leona y por consiguiente no pudieron llegar a los puntos que se habían propuesto y para donde habían pagado su pasaje. Se les devolvieron sus efectos que les pertenecían, mas no así a un pasajero español contra quien no recaía ninguna sospecha, y que lo que llevaba eran cosas que no pueden servir para hacer la trata de esclavos. Esta distinción no se comprende ni el Tribunal hace aclaración sobre ella. De los documentos más interesantes de este caso he remitido copia al Excmo. Sr. Ministro de Estado en mi despacho número 7.

Nota 44

238.- El caso de la goleta Venus es extraño y no es posible creer fuese como se representó al Tribunal. Según la declaración del apresador fue abordada en río Pongos, la tripulación se defendió por algún tiempo y luego abandonó el buque y se fue a tierra. A bordo no hallaron mas que un individuo que estaba enfermo en la cámara. Éste en su declaración confiesa más de lo que se le pregunta. Dijo que se llamaba José Guily; que era el segundo contramaestre; que el buque había salido de La Habana con dirección

a Bissao y Gorea cargado de aguardiente; que estuvieron en ambos puntos y que no pudiendo vender nada pasaron a río Pongos con ánimo de cargar de esclavos; que el aguardiente se lo vendieron al jefe de la costa por esclavos; que el capitán estaba en tierra cuando el buque fue apresado; que hacía cerca de cuatro meses que se hallaban en el río Pongos y vendió lo que quedaba a un americano y un natural del país y estando esperando un cargamento de aceite de palmas fue apresado. En este buque se habían embarcado cuatro pasajeros para ir a Cabo Verde, etc.

La declaración de la tripulación de la goleta Venus es a mi ver muy sospechosa y no sería difícil sacar de ella argumentos que probasen su falsedad.

Nota 45

241.- El bergantín Dos Hermanos salió de Santiago de Cuba para Gorea y Bissao donde vendió parte de su cargamento. Después pasó a río Pongos y vendió lo que le quedaba a un americano y un natural del país y estando esperando un cargamento de aceite de palmas fue apresado. En este buque se habían embarcado cuatro pasajeros para ir a Cabo Verde, uno de ellos llamado José Gill, si es el mismo de la nota anterior esto probaría ser falso cuanto dijo. En el buque no se halló nada de prohibido. Los examinadores dijeron que todo lo habían encontrado como lo usan los buques mercantes. Se le condenó porque un capitán americano que había perdido su goleta dice en su declaración: Que en su presencia el capitán había contratado llevar

aparte esclavos; y que los esclavos, las provisiones y el agua que habían sido embarcados se habían echado en tierra al saber que venían botes con buques de guerra. Este bergantín se hallaba delante de una factoría donde van a comerciar de todas las naciones. No hay más prueba de su culpabilidad que la declaración del capitán americano que en esta ocasión formaba parte de los aprehensores y que por haber perdido su buque debía hallarse miserable. Si su declaración fuese cierta, alguna huella hubiera quedado en el buque, pues no se desembarcan tan fácilmente los esclavos con todo lo que es necesario para conducirlos y algún otro testigo hubieran podido procurarse, hallándose en un punto muy concurrido. (Firmado) Fabricio de Potestad.

Fuente: AHN, Sección de Estado, Legajo 8041-8042

10.4 APÉNDICE IV

**Buques condenados
en Sierra Leona
que habían sido denunciados
a las autoridades españolas**

NOMBRE	LEGAJO	LUGAR	FECHA	MOTIVO
--------	--------	-------	-------	--------

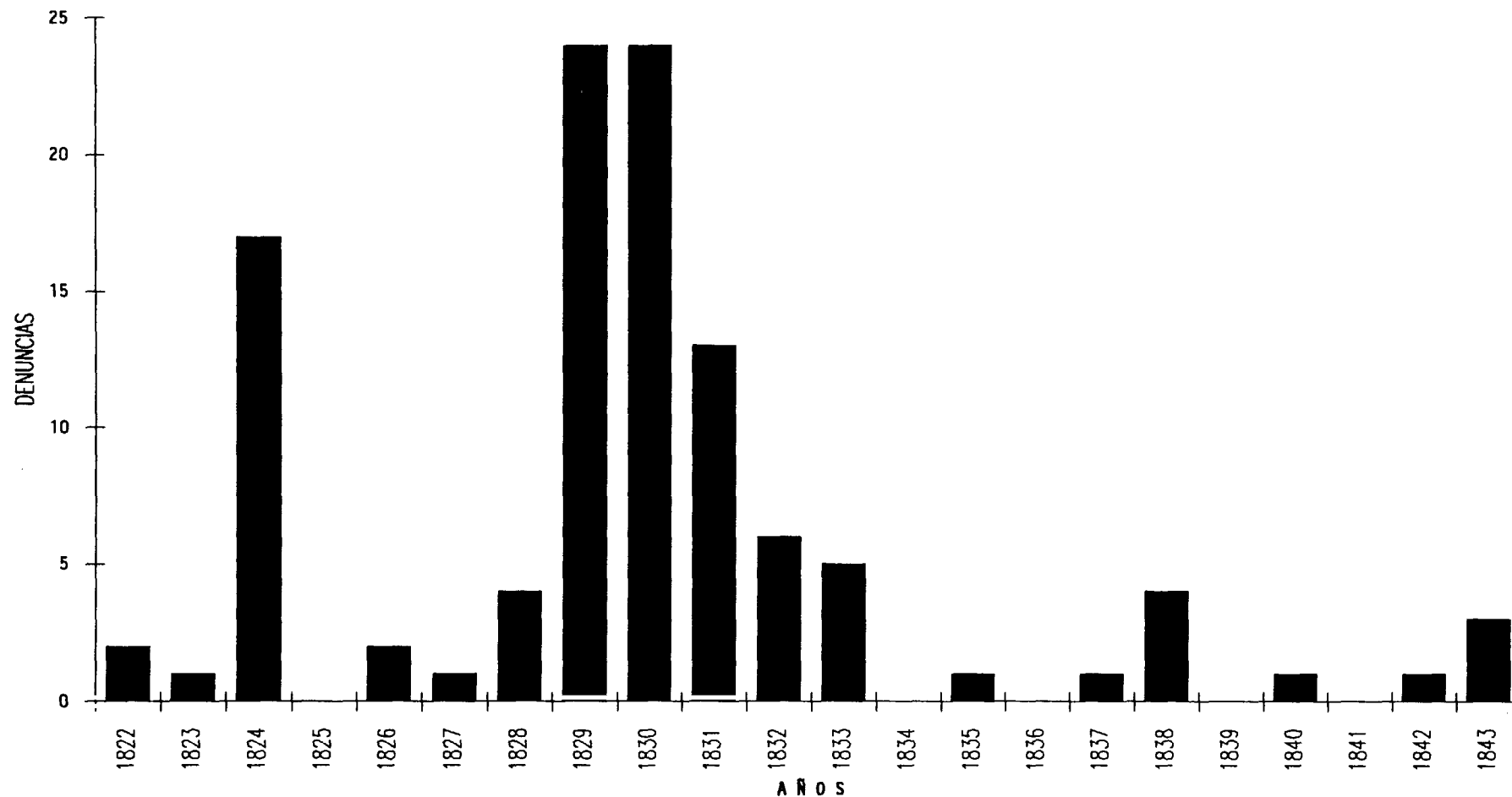
Caridad	8016	La Habana	1822	No se dejó visitar
Icanam	8035-1	La Habana	1822	Sale para Africa
Nicanor	8032	La Habana	1823	Sale para Africa
Clara	8031-8032	La Habana	1824	Sale para Africa
Conchita	8031-8032	La Habana	1824	Sale para Africa
Española	8031-8032	La Habana	1824	Sale para Africa
Esperanza	8031-8032	La Habana	1824	Sale para Africa
Isabel	8033	La Habana	1824	Sale para Africa
Josefa	8031-8032	La Habana	1824	Sale para Africa
Matilde	8031-8032	La Habana	1824	Sale para Africa
Minerva	8031-8032	La Habana	1824	Sale para Africa
Nicanor	8031-8032	La Habana	1824	vuelve de Africa en lastre
Nicanor	8031-8032	La Habana	1824	Sale para Africa
Ninfa Havanera	8031-8032	La Habana	1824	Sale para Africa
Paulita	8031-8032	La Habana	1824	Desembarca esclavos
Paulita	8031-8032	La Habana	1824	Desembarca esclavos
Píldes	8031-8032	La Habana	1824	Sale para Africa
Teresa	8031-8032	La Habana	1824	Sale para Africa
Urraca	8031-8032	La Habana	1824	Sale para Africa
Victoria	8031-8032	La Habana	1824	Sale para Africa
Intrépido	8033	La Habana	1826	Condenado en 1826 y de nuevo en 1828
Píldes	8031-8032	La Habana	1826	Sale para Africa
María Isabel	8017-8018	La Habana	1827	Sale para Africa
Diana	8017-8018	La Habana	1828	Sale para Africa
Esperanza	8017-8018	La Habana	1828	Sale para Africa
Primera	8024-2	La Habana	1828	Sale para Africa
Vengador	8028	La Habana	1828	Vuelve de S. Tomé en lastre
Cristina	8033	La Habana	1829	Sale para Africa
Diana	8033	La Habana	1829	Sale para Africa
Esperanza	8032	La Habana	1829	Desembarca 270 esclavos en Cuba
Gallito	8033	La Habana	1829	Sale para Africa
Indagadora	8033	La Habana	1829	Sale para Africa
Ligera	8033	La Habana	1829	Sale para Africa
Ligera	8033	La Habana	1829	Sale para Africa
Loreta	8033	La Habana	1829	Sale para Africa
Manzanares	8033	La Habana	1829	Sale para Africa
María	8025-1	Cádiz	1829	Se equipa para la trata
María	8033	La Habana	1829	Sale para Africa
Marinerito	8033	La Habana	1829	sale para Africa (bergantín)
Pántica	8033	La Habana	1829	Sale para Africa
Potosí	8024-2	La Habana	1829	Viene de S. Tomé en lastre
Potosí	8033	La Habana	1829	Sale para Africa
Primera	8033	La Habana	1829	Sale para Africa
Primera	8033	La Habana	1829	Sale para Africa
Prueba	8033	La Habana	1829	Sale para Africa
Rápido	8025-1	Cádiz	1829	Se equipa para la trata
Rápido	8033	La Habana	1829	Sale para Africa
Segunda Gallega	8033	La Habana	1829	Sale para Africa
Urraca	8033	La Habana	1829	Vuelve de Africa en lastre
Vengador	8028	La Habana	1829	Desembarca 586 esclavos
Vengador	8033	La Habana	1829	Sale para Africa
Almirante	8033	La Habana	1830	Sale para Africa
Atalaya	8017-8018	La Habana	1830	Sale para Africa
Diana	8033	La Habana	1830	Vuelve de Africa en lastre
Dos Amigos	8033	La Habana	1830	Sale para Africa
Joven María	8033	La Habana	1830	Sale para Africa
Marinerito	8033	La Habana	1830	Vuelve de Africa en lastre (goleta)
Marinerito	8033	La Habana	1830	sale para Africa (goleta)
Marinerito	8033	La Habana	1830	Sale para Africa (goleta)
Negrito	8033	La Habana	1830	Vuelve de Cabo Verde en lastre
Negrito	8033	La Habana	1830	Sale para Africa
Pántica	8033	La Habana	1830	Vuelve de Africa en lastre

NOMBRE LEGAJO LUGAR FECHA

MOTIVO

Pántica	8033	La Habana	1830	Sale para Africa
Potosí	8033	La Habana	1830	Viene de Africa en lastre
Potosí	8033	La Habana	1830	Sale para Río Lagos
Primera	8033	La Habana	1830	Vuelve de Africa en lastre
Primera	8033	La Habana	1830	Sale para Africa
Prueba	8033	La Habana	1830	Vuelve de Africa en lastre
Prueba	8033	La Habana	1830	Sale para Africa
Rápido	8033	La Habana	1830	Vuelve de Africa en lastre
Segunda Gallega	8033	La Habana	1830	Vuelve de Africa en lastre
Segunda Gallega	8033	La Habana	1830	Sale para Africa
Segunda Teresa	8033	La Habana	1830	Vuelve de Africa en lastre
Urraca	8033	La Habana	1830	Sale para Africa
Vengador	8033	La Habana	1830	Vuelve de Africa en lastre
Esperanza	8033	La Habana	1831	Sale para Africa
Joven María	8028	La Habana	1831	Sale para Africa
Negríto	8023	La Habana	1831	Vuelve de S. Tomé en lastre
Prueba	8024	La Habana	1831	Sale para Africa
Segunda Gallega	8026	La Habana	1831	Vuele de S. Tomé en lastre
Segunda Teresa	8026	La Habana	1831	Sale para Africa
Segunda Teresa	8026	La Habana	1831	Sale para Africa
Semiramis	8026	La Habana	1831	Sale para Africa
Urraca	8026	La Habana	1831	Sale para Africa
Urraca	8028	La Habana	1831	Vuelve de S. Tomé en lastre
Veloz	8028	La Habana	1831	Vuelve de S. Tomé en lastre
Veloz	8028	La Habana	1831	Vuelve de S. Tomé en lastre
Vengador	8028	La Habana	1831	Sale para Africa
Segunda Gallega	8026	La Habana	1832	Sale para Africa
Segunda Gallega	8026	La Habana	1832	Sale para Africa
Urraca	8028	La Habana	1832	Sale para Africa
Veloz	8028	La Habana	1832	Sale para Africa
Veloz	8028	La Habana	1832	Sale para Africa
Volador	8028	La Habana	1832	Desembarca esclavos
Pántica	8024	La Habana	1833	Sale para Africa
Segunda Gallega	8026	La Habana	1833	Sale para Africa
Urraca	8028	La Habana	1833	Sale para Africa
Vengador	8028	La Habana	1833	Sale para Africa
Volador	8028	La Habana	1833	Desembarca esclavos
San Pedro	8026	La Habana	1835	Sale para Africa
Elisa	8017-8018	La Habana	1837	Compra grillos
Diana	8028	Cádiz	1838	Se equipa para la trata
Tres de febrero	8055	La Habana	1838	Desembarca 150 esclavos
Veloz	8028	Cádiz	1838	Se equipa para la trata
Veterano	8028	Cádiz	1838	Zarpa para Gallinas
Tres de febrero	8055	La Habana	1840	Desembarca 400 esclavos
Tres de febrero	8055	La Habana	1842	Desembarca esclavos (ver nota 2)
Huracán	8055-8039	Matanzas	1843	Desembarca esclavos (ver nota 1)
Mariana	8055	Matanzas	1843	Desembarca esclavos
Venganza	8024-2	La Habana	1843	Vuelve de Africa en lastre

Número de buques españoles denunciados por Londres a Madrid por dedicarse a la trata entre 1822-1843



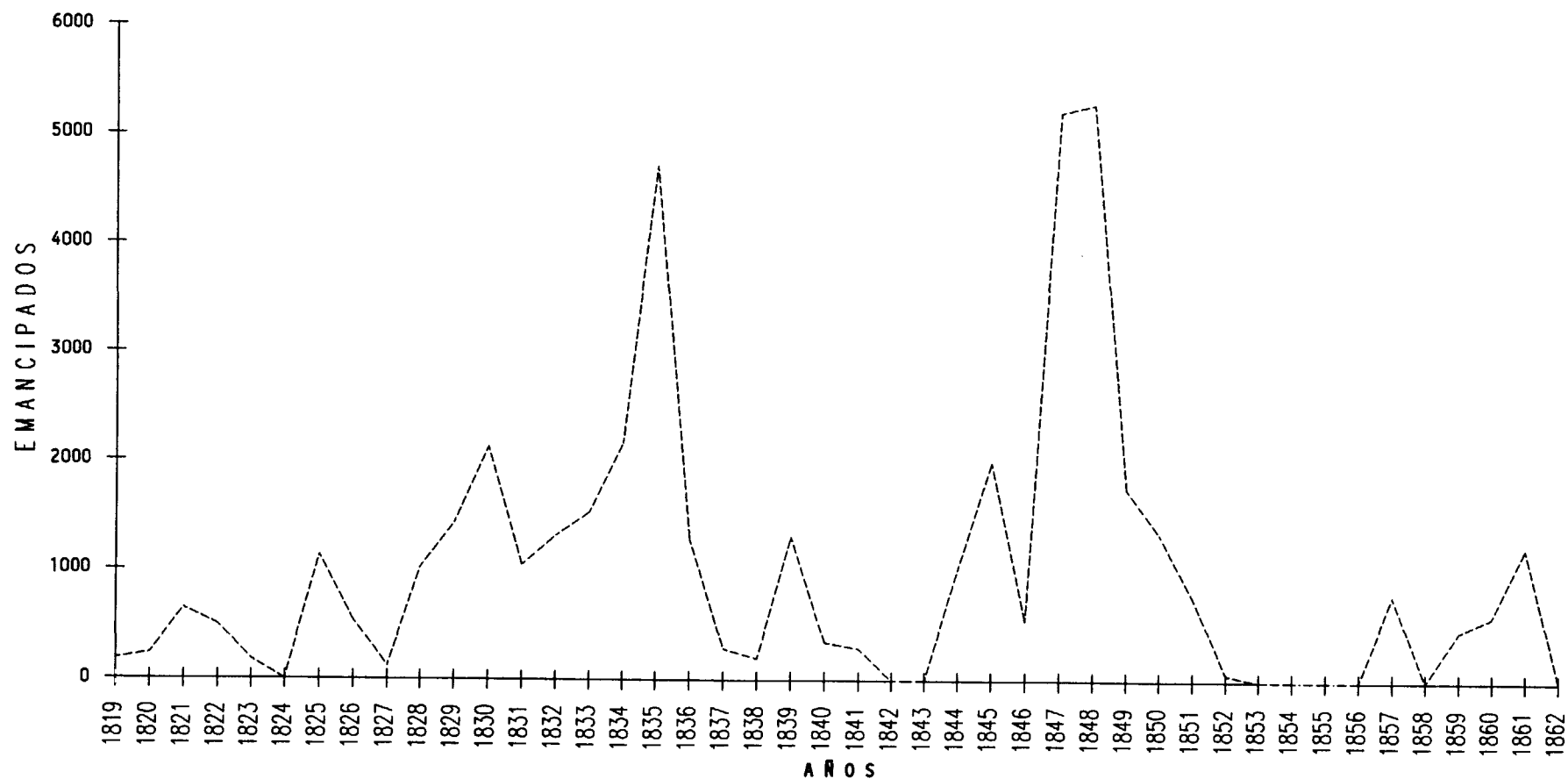
10.5 APÉNDICE V

**Emancipados en Sierra Leona
de 1819 a 1864**

Esclavos emancipados en Sierra Leona

ANO	A BORDO	EMANCIPADOS
1819	185	183
1820	235	234
1821	784	642
1822	1015	500
1823	369	183
1824		0
1825	1690	1.133
1826	685	537
1827	382	118
1828	1192	1.026
1829	1722	1.427
1830	2230	2.128
1831	1187	1.047
1832	1483	1.316
1833	1667	1.524
1834	2526	2.159
1835	5668	4.707
1836	1465	1.276
1837	313	286
1838	219	200
1839	1341	1.302
1840	350	348
1841	291	290
1842		0
1843		0
1844	1024	1.015
1845		1.992
1846		545
1847		5.208
1848		5.282
1849		1.750
1850		1.339
1851		761
1852		63
1853		0
1854		0
1855		0
1856		0
1857		783
1858		0
1859		460
1860		590
1861		1.215
1862		12
Hasta 1845, las cifras de emancipados se refieren a los procedentes de buques españoles. A partir de esa fecha, se refieren a todos los buques negreros conducidos a Freetown		

**Llegada a Sierra Leona de los africanos emancipados procedentes de los
buques negreros españoles**



10.6 APÉNDICE VI

**Modelo de
certificado de emancipación
emitido por el Tribunal Mixto
Anglo-Español de La Habana**

Certificado de emancipación de africanos a bordo de la goleta mercante Segunda Rosario, enviado a Turnbull, cónsul superintendente de africanos liberados en La Habana, el 22 de marzo de 1841

JOSE MARIA HERRERA Y HERRERA,
Conde de Fernandina, Grande de España Honorario de Primera Clase, Gran-Cruz de la Real Orden de Isabel la Católica y Caballero de la de Carlos Tercero, Gentil Hombre de Cámara con Ejercicio, y Coronel agregado al Regimiento de Caballería de esta Plaza; y don Santiago Kennedy, miembros del Tribunal Mixto de Justicia establecido en esta ciudad de La Habana para el cumplimiento del Tratado celebrado entre sus Magestades Católica y Británica sobre abolición del Tráfico de Esclavos; el primero en la clase de Juez Español; y el segundo en la de Juez Inglés

Certificamos que en el espediente obrado en este Tribunal Mixto de Justicia sobre la detención que hizo el crucero de S.M.B. nombrado Cleopatra, su comandante D. Alexandro Milne, de la goleta mercante española Segunda Rosario, con cargamento de negros bozales; se pronunció sentencia definitiva declarándose bien y legalmente hecha la mencionada detención, y de consiguiente por libres los negros que conducía el buque apresado. Y siendo uno de ellos el que en Africa era conocido con el nombre de _____ según su informe dado por medio de _____ individuos de su misma nación é intérpretes de su idioma, presentes en este acto para ser en todo tiempo testigos de la identidad de su persona; cuya filiación se anota al pie, al cual se le ha puesto ahora por nombre _____ le consignamos la presente, rubricado de nuestra mano, y refrendada por el Secretario, quien tomó razón de este documento en el libro particular formado al efecto, para que le sirva carta de emancipación, quedando sujeto al destino que de conformidad con dicho Tratado, habrá de darle el Gobierno Británico.- Habana y febrero 23 de 1841

El Conde de Fernandina

Santiago Kennedy

Nación

Edad

Estatura

Señales

10.7 APÉNDICE VII

**Carteles distribuidos
en Sierra Leona
anunciando la emigración a
las Antillas y Guayana**

10.7.1 Oferta de trabajo para emancipados en Demerara

TO **EMIGRANTS** FOR **DEMERARA**

Her gracious Majesty the Queen, having by Her principal Secretary of State for the Colonies of Great Britain authorized the emigration of free African labourers to DEMERARA, where they will be landed unrestricted, and they are at liberty at once to hire themselves to the highest bidder.—

In that "Magnificent Province" they will receive great wages, and excellent provisions.

Should they not immediately procure other offers, I hereby guarantee them the following rate of Wages.

"Tariff of Wages"

8 $\frac{1}{2}$ Spanish Dollars per month with comfortable lodgings and a sufficient extent of Garden ground Medical attendance and Medicine.

Tariff of labour for the above wages, 7 $\frac{1}{2}$ Hours per day.

Or in lieu of the above wages I will guarantee them at their option

5 $\frac{1}{2}$ Spanish Dollars per month.

14 Pints of Rice per week.

3 $\frac{1}{2}$ lbs of Salt fish or Pork.

A small gratuity of Rum, Tobacco and Pipes, with a comfortable lodging, and sufficient Garden ground, Medical attendance, and Medicine, you will clearly understand free African labourers that this scale of wages is binding upon me and my constituents but not on the Emigrant; on his arrival at DEMERARA, (British Guiana) he is immediately to be at liberty to dispose of his labour, to the highest bidder.

They will in fact be transferred to the appropriation, and disposal of His Excellency the Governor, of Demerara.

Liberated African labourers, free Settlers and others— I act, and will always act with rectitude, honestly, and with honesty of purpose towards you;— We hold out no delusive hopes, nor expectations, nor offer extravagant wages that cannot be realized.

My friends the respectable and opulent Proprietors and other Colonists at Demerara would scorn such a mode of proceeding; We offer you high and regular wages, for limited, and reasonable hours of labour.

In periods of Scarcity of labour you may gain $\frac{1}{2}$ a Spanish Dollar per diem as stated in the Trinidad address, or 3 to 4 shillings by piece work as offered in the Jamaica address.

I again repeat you can offer your labour, on landing at Demerara, to the highest bidder perfectly unrestricted, But I guarantee to you the aforesaid scale of Wages and provisions, with lodging and garden ground, medical attendance &c. for your labour of 7 $\frac{1}{2}$ hours, the time of labour, being ten hours in Sierra Leone

Demerara (in the Governor General ship of British Guiana) is nearly similar in Climate with its productions to Sierra Leone, it is situated in the West Indies, on the Continent of South America and is much the nearest point to Sierra Leone of Her Majesty's possessions and Colonies therein.

We promise, and intend to establish Steam Boat communication between the two Colonies of Demerara, and Sierra Leone which will be reciprocally advantageous and the passage will then be made, in ten days, the average time now employed going to the Gambia; So that you will have constant and immediate opportunities of returning expeditiously and communicating with your friends here; we shall most particularly encourage, and trust thereby to gain your entire confidence in our endeavours to obtain your honest, and industrious labour, for a liberal remuneration.

I offer to the Liberated Africans located in the Towns or Villages of Kissy, Wellington, Hastings, Waterloo, Gloucester, Bathurst and

NOTICE TO EMIGRANTS FOR JAMAICA

To the Maroons, Settler population, and Liberated Africans of Sierra Leone.

With the sanction of his Excellency Sir John Jeremie, Mr. Barclay as agent of Emigration for Jamaica, appointed by the Governor, deems it his duty to lay before the people of Sierra Leone, the following official documents that they may fully understand the object of his visit here, and the authority upon which he is acting.—

1st. Extract of a Communication from the Governor of Sierra Leone, to the Right Honorable the Secretary of State for the Colonies.

(Copy)

" At this moment it likewise happens, that many of the Maroons and Settler population having been informed of the encouragement given to immigration in Trinidad, and other of the West Indies, express the wish and purpose of removing thither with their families; and in my opinion nothing ought to be done to discourage their departure, —
" But I am desirous of knowing from your lordship what course it would be advisable for me to pursue in the event of any considerable number of Liberated Africans, being induced by their example, to decide upon removing likewise to the same part of the World. "

I have, &c.—

(Signed)

R. DOHERTY,
Governor.

2nd. Copy of a despatch from the Right Honorable the Secretary of State for the Colonies to his Excellency SIR CHARLES METCALFE, Governor of Jamaica.—

(Copy)

Sir,

" I transmit to you enclosed a copy of a despatch which I have received from the Governor of Sierra Leone, reporting the wish which is entertained by many of the Maroons and original Settlers of that Colony to immigrate to the West Indies, and I have to desire, that you will transmit to me any information, which you may consider likely to be acceptable to Governor DOHERTY, in explanation of the advantages, which might be placed within the reach of any able bodied natives of Africa, who may be desirous of transferring their labour to Jamaica. "

I have, &c.—

(Signed)

J. RUSSELL,

3rd. Message from his Excellency the Governor of Jamaica to the House of Assembly
Nov. 1840.—

(Copy)

" Mr. SPEAKER, "

" I am directed by the Governor to lay before this Honorable House, for information, the accompanying copy of a despatch of the 9th. June, from Her Majesty Secretary of State for the Colonies, and an extract from a communication from the Governor of Sierra Leone, relating to a prospect of Emigration from that Colony to the West Indies.—"

4th. Copy of a report made by a Committee, and agreed to by the House of Assembly in reference to the above documents.

(Copy)

" THE House recommend that every facility be afforded to further the wishes of any of the Maroon or Settler population of Sierra Leone, (or able bodied natives of Africa) who may desire to remove to this Island; and that the Agent General of Immigrants be directed to communicate with the Commissioner General (ALEXANDER BARCLAY) authorizing him to take such measures as may best tend to carry the above object into effect, and that the Agent General be empowered to defray the necessary expence out of the funds applicable to Immigration purposes.—"

TO THE
LIBERATED
AFRICANS
OF
Waterloo,
AND
Regent Town.

Your old Master can find work for *good* People, and their Families, and you can catch plenty of Coppers.

Suppose you can follow your old Master to TRINIDAD, he will see you taken care of, if you behave good.

At Trinidad you can catch Silver Money, and a Man catches for a Day's Work:--

2 Cut Monies,

Half Pound of Salt Fish,

And he will have a House, and Farm, and will catch a little Rum every Day.

If a Man work hard he can catch four Cut Monies in one Day.

W. Hamilton.

10.8 APÉNDICE VIII

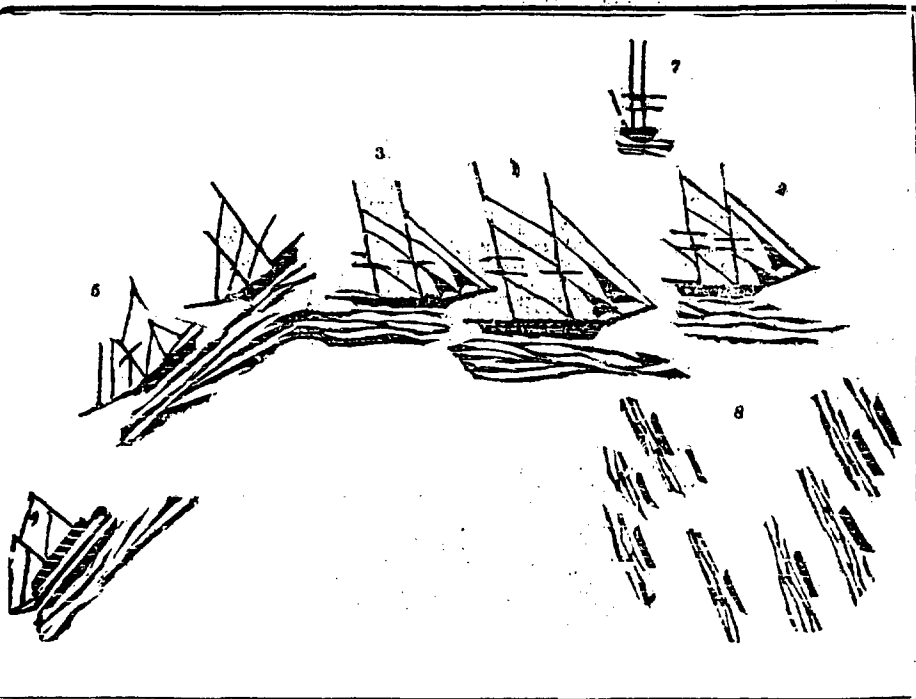
**Enfrentamiento entre
cruceros británicos y buques
negreros en Río Bonny en 1822**



THE ROYAL GAZETTE; AND *Sierra Leone Advertiser.*

VOL. IV. FREETOWN, SATURDAY, JUNE 15th, 1822. No. 211
4 Dollars per Ann.] *Virescit, Vulnere, Virtus.* [6d. Single

Position of the Vessels in the River Bonny when the Boats of H. M. Ships Iphigenia and MYRMIDON were attacked by two Spanish and three French Slavers.



- 1 Ycanam—Spanish schooner, from the Havannah; 306 tons; 380 slaves on board; 70 men; armed with 8 long eighteen-pounders and 2 long nine's.
- 2 Vigilante—French brig, from Nantes; owner, François Michaud of Nantes, a notorious slave dealer, to whom the Succès, condemned at the Mauritius, belonged; 240 tons; 345 slaves on board; 30 men; armed with 4 twelve-pounders, all of which were brought over on one side for the attack.
- 3 Ycua—Spanish schooner, from the Havannah; 180 tons; 325 slaves on board; 45 men; armed with 8 long eighteen-pounders and 1 long nine.
- 4 La Petite Betsey—French brig, from Nantes; 184 tons; 218 slaves on board; 25 men; armed with 4 nine-pound carronades.
- 5 L'Ursule—French brigantine, from St. Pierre, Martinique; 100 tons; 347 slaves on board; 27 men; armed with 4 nine-pound carronades.
- 6 The Liverpool brig, "William Rathbone," for palm oil.
- 7 Le Theodore—French brig; slaves on shore.
- 8 The Boats of H. M. ship Iphigenia and Myrmidon.

10.9 APÉNDICE IX
Cuestionarios de R.R. Madden
al juez británico
del Tribunal Mixto
y al jefe de aduanas de
de Freetown en 1841

Queries addressed to W. W. Lewis, Esq., Her Britannic Majesty's Commissioner in the Mixed Court of Justice at Sierra Leone, on the 30th day of April, 1841

-Of what nation are the people in the country adjoining this settlement?

-The Bullom nation occupy the opposite bank of the river to that on which Sierra Leone is situated. The Timmanee country adjoins the eastern boundary, and on the southern boundary is the nation of the Sherbros.

-Is the slave trade carried on in this country?

-Slave trade is to some extent, I have good reason to believe, carried on in the Bullom territory for the supply of the Rio Pongas, which market is also in part supplied with negroes from the Timmanee country. The slave trade of the Sherbro is notorious.

-At what part of the coast?

-In the Rio Pongas the various rivers connected with the river Sherbro and the sea bar.

-What rivers are frequented by the slave traders?

-To the northward of this colony the rivers Pongas, Bissaô and Cacheô are the almost constant resort of the slave traders; and to the southward, the river Sherbro and the sea bar at their branches, with the Gallinas.

-What is the length of line of coast in this neighbourhood frequented by the slave traders?

-From the river Cacheô to the river Pongas, a line of coast of about 130 miles; and from the river Sherbro to Gran Bassa, a line of coast of about 120 miles. The French are said to be carrying

on a large slave trade in the river Cazamança, one of the branches of the Gambia.

-Has the slave trade augmented or diminished along this line of the coast?

-Excepting the newly established French slave trade in the Cazamança, I do not think any material change in the amount of this slave trade had taken place for some years past, until the successful blockading of the coast from river Sherbro down to river Sesters, with the captain of the Wanderer established during the past year; the result of which, in conjunction with the destruction by that officer, in December last, of the slave factories at Gallinas, has materially crippled the trade.

-To what circumstances do you attribute the increase or diminution of this trade?

-Answered in previous reply.

-Does slavery for predial purposes exist among the native tribes in this part of the country?

-It does; domestic slavery is universal among the tribes on this part of the coast.

-How are these slaves obtained?

-Originally by purchase, in the same way as those destined for the foreign slave market; after which they descend to the heirs and families of owners in the same manner as any other description of property. Slaves of this class are seldom sold, unless from the necessity of their owner, or their own bad conduct.

-How are they treated?

-As far as I have been enabled to judge, they are perfectly happy and contented with their condition, from which it may be fairly inferred that they are well treated.

-Are they ever manumitted?

-I think that very few of such slaves are ever made free by any formal proceeding. According to their conduct, they have very liberal treatment, generally speaking.

-Have the slave traders any factory in the adjoining coast, or up the rivers in this neighbourhood?

-The nearest slave factories to this colony are those of the rivers Sherbro and Gallinas to the southward; and in Río Pongas to the northward.

-Are they in a prosperous condition?

-Those in the Rio Pongas are said to have latterly been more frequently visited by slave vessels than formerly, owing to the injuries inflicted upon those engaged in the Gallinas and Sherbro rivers, by the activity of the Commander Denman of the Wanderer and his little squadron.

-Of what nation are the traders?

-Some Spanish, some French, and some Portuguese.

-From what place do they receive goods and stores?

-I believe chiefly from the ports they are connected with for the supply of slaves, in Cuba or Brazil. Occasional supplies are received from Portugal, Old Spain, and from England, by the coasting vessels from London and Liverpool. From the British colonial coasting vessels of Gambia and this place they also receive supplies.

-How many shipments may they have made last year at these places?

-To reply satisfactorily to this and the following questions, would need an intimacy with the interior management and details of the neighbouring slave factories which I can hardly conceive it possible for a government servant to have properly acquired.

-How many slaves were shipped there?

-For the reasons just given I cannot reply to this question.

-What may be the proportion of males to females in such shipments?

-Cannot reply to this question.

[Note. In the vessels having slaves, which were adjudicated by the Mixed Commission in 1838 and 1839, the average proportion of of male to female slaves was 2 1/8 to 1.]

-In a slave vessel of 120 tons, how many slaves is it customary to embark?

-315; I state that number in consequence of the vessels importing slaves in 1838 and 1839, for adjudication by the Mixed Commissions, giving an average proportion of 5 1/4 slaves to every two tons, according to the vessels's foreign tonnage.

-What is the average price of an adult negro at these places?

-From 5l. to 6l. 10 s. each.

-Under what flag are the stores and goods for the slave trade introduced into these places?

-The flags of Spain, Portugal and Brazil, with, occasionally, the flag of the United States. Latterly, however, the United States' flag appears not to have been used. This reply is founded on the information derived from vessels captured whilst engaged in the

trade.

-Under what flag are the slaves shipped for Cuba or the Brazils?

-Those of Spain and Portugal for Cuba, and Brazil and Portugal for the Brazils, as appears from the seizures adjudicated here.

-Have any shipments have been made to the Texas?

-I have never heard of any.

-From what distance in the interior are the slaves brought down to the coast?

-I am unable to give a precise reply to this question, as some of these slaves are collected near the coast; whilst others are said to be brought from the Foulah territory, and countries to the eastward of it.

-When the slaves are brought down to the coast from the interior, what is the average mortality that takes place before they are shipped, supposing the intermediate time to average six weeks?

-I do not know.

-When the slaves are embarked, are the adult males fettered?

-Usually. The number so dealt with in each cargo depends greatly, I am told, on the disposition evinced by the men.

-When slaves are brought down to the coast and are too much exhausted, or too sick, to be sold to the traders, what becomes of those negroes that are not fit for sale?

-They are not, I believe, as on many parts of the Leeward coast, destroyed. Their well being is, however, little cared for, and they are left to struggle on as best as they may.

-When a slave vessel arrives on the coast and there are no slaves caught, or in store at the barracoons, do these vessels wait for

their cargoes to be procured?

-I have always heard that at this end of the coast, when the slaves are not ready, the vessels either go to the sea for a time, or down the coast for rice for the slaves who will be collected by the time of their return.

-To procure them are slave-hunts then instituted?

-I have not heard that such is the case. The majority of the slaves sold are, I believe, obtained by warfare.

-Are the native chiefs, who are the men stealers, furnished with assistenace in money, arms or ammunition?

-I do not know. They have always a sufficient supply of arms and ammunition in the payments for their slaves, and I should consider this assistance necessary.

-For what price are the slaves sold by the natives to the traders?

As before stated, from 5l. 6l. 10s.; in the Rio Pongas, however, they not unfrequently sell for 60 dollars, or 13l.

-How are the parties paid for them? in money or goods? and what description of goods?

-In both. The goods given on these occasions consist chiefly of arms, ammunition, spirits, tobacco, beads, cotton and linen goods, and are frequently, if not always, given in advance.

-Where do the Spanish and Portuguese traders procure these goods?

-The cotton goods found on board of condemned slaves are frequently found to be of Manchester manufacture; and the arms are often English make.

-At what increase on their value above their current price in

European markets do these goods pass into the hands of the natives from the Spanish and Portuguese traders?

-I believe they are never sold at less than one hundred per cent on their cost, and not unfrequently at two hundred percent and upwards.

-What amount of goods is disposed of in this way by the slave traders to the natives on this part of the coast?

-I have no means of judging.

-Do these slave trade vessels, when disappointed of their cargoes, ever plunder other ships of their slaves?

-I have not heard of any well authenticated instance of the kind lately. It is generally supposed that when slavers are heavily armed, it is for the purpose of piracy, if necessary to the interest of the voyage; certainly not to fight Her Majesty's cruizers, as such occurrences have seldom taken place.

-Are acts of violence on the part of the commanders of slavers frequently complained of by the crews of those vessels?

-The crews of slave vessels do not make complaints against their commanders, although it is the general belief that great tyranny is not unfrequently exercised on board such vessels.

-Are murders ever committed on board these slavers, on the part of the men, or of the commanders, in broils on board, or from motives of revenge, or cupidity?

-I know of one well authenticated instance. The master of the felucca Sí (a vessel captured full of slaves, off Gallinas), called for the look out man from the mast-head, in consequence for his not decrying the capturing vessel, and murdered him for

the neglect, whereby the capture of the felucca ensued. The people of the slaver, however, made no complaint upon the subject either to the captor, or on arrival here.

-Do the slavers ever become pirates on the coast, and plunder vessels engaged in legal commerce?

-I have not heard of any instance established on sufficient evidence. Heavily armed slavers are generally considered pirates.

-What does a cargo of slaves, consisting of 300, cost the foreign trader of this coast?

From 1.500l. to 1.000l. This is for the actual payments made on receiving each slave from the natives, and does not include any of the necessary expenses required beyond the purchase of such slaves.

-Are you aware of what a cargo of 300 would sell for at the Havanna?

-I should suppose that, if the whole of the 300 hundred slaves arrived at Havanna in safety and in sound health, and there met a good market, their sale would realise a gross sum of 10.000l. [I think these 300 slaves would sell at Havanna, all round, sick and sound, children and adults, for 300 dollars a head, that is to say for 90.000 dollars, or 18.000l. sterling, R.R.M.]

-Do slave traders from any of the adjoining places visit this settlement?

-I have understood that they do so frequently; and not very long since Louis Lemaignere, a French slave dealer of the Sherbro, came here, and with the money obtained by the sale of bills drawn in London, purchased and fitted out a condemned slaver, which he

cleared hence for Havanna. This man is reported to have filled his vessel with slaves at the Sherbro, before leaving the coast for Havannah. These particulars have been reported to Lord Palmerston on the 9th November, 1840.

-Have any of the natives resident in this settlement been kidnapped by these traders or their agents?

-I do not think they have been; nor is it probable that such a hazardous practice will ever be resorted to by foreigners whilst they have the facilities for slaving that exist at the factories in our neighbourhood. The Africans have been kidnapped here by each other, and sold at the factories and to the chiefs in adjoining rivers.

-Do the foreign settlements in the vicinity of this discourage the slave trade?

-On the contrary, I think the slave trade is generally encouraged.

-What settlements nearest to this are least opposed to the slave traders' operations?

-The Portuguese settlements of Bissão and Cacheô; the former in the immediate neighbourhood of the British island of Bulamma.

-Are the efforts of this settlement for the suppression of the slave trade crippled by the connivance of the authorities in any adjoining settlements at this traffic, or the want of zeal in opposing it?

-The efforts of this government for the suppression of the slave trade are not, I think, affected by the encouragement of the authorities of foreign settlements, which are too remote from

this colony; nor that this support could be expected were the case otherwise; such efforts, however, are crippled by the influence which the slave trade of the neighbouring rivers exercises on the minds of the native chiefs of the surrounding countries.

-Would the erection of forts at the mouths of the rivers of this settlement tend to repress the slave trade?

-I think they would; and whilst effecting this important object, a protection would be extended to the English lawful trade in those rivers which would materially tend to increase its success.

-If such forts were established, and their commanders empowered to capture slave trading ships, what force and description of boats would be required for this service?

-I should think that a couple of large pulling-boats, capable of carrying 20 armed men, would be sufficient in most cases; and if the slaver be within the commands of the guns of such a fort, the boats would be equal to capturing any of the vessels now employed. The knowledge of the establishment of a force at the mouths of the rivers would of itself, I think, deter most of the slavers from visiting them.

-Would the employment of small steamers as cruizers be more advantageous than that of sailing vessels for the suppression of the slave trade?

-On the Sierra Leone station, steamers might be very advantageously employed, and in preference to sailing vessels, from the many convenient depôts for coals, which should render any absence from their cruising grounds so brief that few

opportunities of escape would be afforded to slave vessels.

-In the event of steamers being employed, at what place on this coast, or contiguous to it, would it be desirable to establish coal depôts?

-Between the Gambia and Sierra Leone there are two convenient places for coal depôts, the island of Bulamma and the Isles de Loss. To the southward of Sierra Leone river, the islands of Bananas and Plantains are well adapted for this purpose. These stations are so close to the chief slaving rivers on this part of the coast that the steamers would be able to command them. Of course, coal depôts should be established at Sierra Leone and Gambia, as supplies would be occasionally needed at each colony.

-Would the exclusion of the foreign slave trade tend to put a stop to wars between the natives in this country?

-The absence of foreign purchasers for the slaves taken in war would no doubt soon tend to put a stop to native wars.

-What is the chief cause of these wars, and the motives for ravaging each other's countries?

-The chief cause of war being undertaken in Africa appears, from all accounts, to be for obtaining slaves for sale.

-Would the extinction of the slave trade be the occasion of these people in their wars putting their prisoners to death?

-It might, in a very few instances at first, have that effect, if the chiefs had more prisoners of war than they could control, or had the means of employing. The value of those slaves generally, and for agricultural purposes in particular, would, however, soon become evident to the chiefs, and they would then

use every care to preserve their slaves.

-Would the extinction of the slave trade tend to the promotion of agricultural pursuits?

-I am of the opinion that it would.

-If agricultural pursuits were promoted by these means, would there be a difficulty in finding predial labourers for the more extended cultivation of the soil?

-Difficulty need not be apprehended in finding predial labourers for any extension of agricultural pursuits which is likely to take place in Africa for many years to come.

-If such a difficulty existed, would there be a danger of slavery being established in these countries?

-The destruction of the slave trade would not lead to the immediate emancipation of domestic slaves. Slavery will exist when the slave trade shall have been abolished.

-Would the employment of small vessels of war in the rivers of this settlement tend to repress the slave trade?

-There is no slave trade in this river, nor in any of its branches, against which a vessel of war of any kind could be advantageously employed. Small steam vessels might cruize successfully against the slave trade of the rivers in the neighbourhood of the colony, where slave vessels are frequently to be met.

-What sized vessel would answer for this purpose?

-The smallest sized vessels that could be employed, as armed steamers; they should also be of small draught of water.

-Would it be possible to man her here with native Africans?

Apéndice IX

-In the first instance, it would be absolutely necessary to have the principal persons on board Europeans, to instruct the Africans in duties of which they are now entirely ignorant. Ultimately, the Africans might be entrusted with all the inferior duties of which they might be with safety entrusted.

-Would the mortality in the rivers be very great among European sailors?

-I do not think the mortality would be very great, unless the Europeans were employed on shore, or in very frequent boating.

-Whether would a steamer or a sailing vessel answer best for this service?

-A steamer, from the facility with which, at all seasons, she could move from place to place.

-Would a small armed vessel, and not fully manned, be in danger of being attacked by the natives?

-Certainly not; unless instigated by slave traders.

-How many vessels of the kind referred to would suffice for the rivers of this settlement?

-Not less than two steamers for the rivers to the north, and two for those south of the colony.

-If small colonial vessels were selected for this purpose, what would be the cost of them?

-I am unable to reply to this question.

-How much would be required for fitting them up?

-The foregoing reply applies for this query.

-How much for manning and officers, (pay for) each, for one year?

-The answer as above.

-How much for victualling one?

-The answer as above.

-What description of officers could be got here to command them?

-I do not think that efficient and suitable officers could be obtained here. Such commanders should be, in my opinion, officers of Her Majesty's Navy.

-What description of black sailors?

-The liberated African sailors and others, who are frequently employed in the mercantile marine connected with this colony. Healthy able-bodied Africans might, on their emancipation, advantageously for themselves and Her Majesty's service, be employed in such vessels.

-Would the Kroomen, if thus employed on board, fight?

-I think they would if commanded by suitable officers.

-Would the native blacks, if thus employed, fight?

-Answer as above.

-Would they submit to the necessary discipline and confinement of this service?

-Certainly.

-Would there be danger of their mutinying?

-None, as far as my knowledge of the African allows me to form an opinion; provided they were treated properly.

Sierra Leone, May 11th, 1841

WALTER W. LEWIS

FUENTE: PRO, Legajo CO 267/172

Queries addressed to Logan Hook, Esq., Her Britannic Majesty's Acting Cheif Justice and Collector of the Customs at Sierra Leone, the 30th day of April, 1841.

-Of what nation are the people in the country adjoining this settlement?

-Mandingoes, Timanees and Koosos.

-Is the slave trade carried on in this country?

-Yes; they are conveyed over land from the adjacent coast to the Rio Pongas and Rio Nunez, when they are shipped for Brazil &c.

-At what part of the coast?

-At Pongas and Nunez to the northward, and the notorious river Gallinas to the southward.

-What rivers are frequented by the slave traders?

-Bissaôs, belonging to the Portuguese, Rio Grand, Rio Nunez, Rio Pongas, Tourracari, Sea Bar, Gallinas, and Little Scarcis, the latter about 25 miles north of the colony.

-What is the lenght of line of coast in this neighbourhood frequented by the slave traders?

-From Bissaos to Gallinas, inclusive, say a range of 600 miles.

-Has the slave trade augmented or diminished along this line of the coast?

-Her Majesty's cruizers, having recently destroyed the slave barracoons at Gallinas, will cause at least a temporary decrease there.

-To what circumstances do you attribute the increase or diminution of this trade?

-I am not aware of any particular increase or decrease, except

in the latter case, for the reason already assigned.

-Does slavery for predial purposes exist among the native tribes in this part of the country?

-Yes.

-How are these slaves obtained?

-By intestine wars.

-How are they treated?

-I believe that they are treated middling well.

-Are they ever manumitted?

-I think not.

-Have the slave traders any factory in the adjoining coast, or up the rivers in this neighbourhood?

-Yes; there is a small barracoön in Little Scarcis, where small coasting vessels from Bissau resort and carry away slaves. Barracoons are likewise to be found in Rio Nunez, Rio Pongas, and several in the Gallinas.

-Are they in a prosperous condition?

-Yes, as regards slavery.

-Of what nation are their traders?

-Slave trade.

-From what place do they receive goods and stores?

-From the country of the importing ship, and from various coasting vessels from this and other British and foreign settlements on this coast.

-How many shipments may they have made last year at these places?

-I cannot say with any degree of certainty, but I have heard of two from Gallinas, when the notorious Spanish brig Gabriel got

off twice with 500 slaves each time.

-How many slaves were shipped there?

-I cannot state, but the number referred to in the preceding falls far below the number shipped.

-What may be the proportion of males to females in such shipments?

-I cannot say.

-In a slave vessel of 120 tons, how many slaves is it customary to embark?

-The following will serve as a fair specimen. The brig Pacquete de Capo Verde, formerly Marinero, captured by Her Majesty's sloop Scout, Captain Cragie, off the River Bonny, January 1837, with 576 slaves on board, admeasured 117, new measurement.

-What is the average price of an adult negro at these places?

-They vary according to circumstances; sometimes a slave will fetch 10l. and so on to 20l.; this is a fair average.

-Under what flag are the stores and goods for the slave trade introduced into these places?

-English, French, American, Hamburgh, Spanish, Portuguese, and Brazilian; no doubt some of those goods are exchanged for lawful commerce, and some for slaves.

-Under what flag are the slaves shipped for Cuba or the Brazils?

-I believe Spanish, Portuguese and Brazilian.

-Have any shipments have been made to the Texas?

-I never heard of any.

-From what distance in the interior are the slaves brought down to the coast?

- From Houssa, Sago, Bambarra, and the Foulah countries.
- When the slaves are brought down to the coast from the interior, what is the average mortality that takes place before they are shipped, supposing the intermediate time to average six weeks?
- I have no means of observing, but I incline to think it must be considerable.
- When the slaves are embarked, are the adult males fettered?
- Yes, and the females too, if necessary.
- When slaves are brought down to the coast and are too much exhausted, or too sick, to be sold to the traders, what becomes of those negroes that are not fit for sale?
- Kept, I imagine, until they recover.
- When a slave vessel arrives on the coast and there are no slaves caught, or in store at the barracoons, do these vessels wait for their cargoes to be procured?
- I believe they do.
- To procure them are slave-hunts then instituted?
- No doubt of it.
- Are the native chiefs, who are the men stealers, furnished with assistenace in money, arms or ammunition?
- I have heard of such proceedings.
- For what price are the slaves sold by the natives to the traders?
- From 10l. to 20l.
- How are the parties paid for them? in money or goods? and what description of goods?
- Both in money and goods. The vilest quality of spirits called

aquadente, gum, gunpowder, coarse calicoes, cowries and beads.

-Where do the Spanish and Portuguese traders procure these goods?

-From the outfitting ports in Brazils and Havanna, but latterly they have obtained their principal supplies on the coast for money.

-At what increase on their value above their current price in European markets do these goods pass into the hands of the natives from the Spanish and Portuguese traders?

-This must depend on circumstances. I should think, however, at a rate averaging from 100 to 200 per cent.

-What amount of goods is disposed of in this way by the slave traders to the natives on this part of the coast?

-I have no data to form an opinion.

-Do these slave trade vessels, when disappointed of their cargoes, ever plunder other ships of their slaves?

-Yes, the Camoens, Fortuna, Gabriel, and Marinero, all slavers, have done this.

-Are acts of violence on the part of the commanders of slavers frequently complained of by the crews of those vessels?

-I have not heard so.

-Are murders ever committed on board these slavers, on the part of the men, or of the commanders, in broils on board, or from motives of revenge, or cupidity?

-I do not know of any such case.

-Do the slavers ever become pirates on the coast, and plunder vessels engaged in legal commerce?

-Yes, an instance occurred off Young Sestos, when the English

schooner Mary Anne was plundered and two men murdered.

-What does a cargo of slaves, consisting of 300, cost the foreign trader of this coast?

-At Bonny they average 10 dollars; on the windward coast, where better slaves are procured, they average from 10 to 20 dollars.

-Are you aware of what a cargo of 300 would sell for at the Havanna?

-I have been told from 300 to 400 dollars each slave, if in fair condition.

-Do slave traders from any of the adjoining places visit this settlement?

-Yes, the colony is never without them, and Don Pedro's bills drawn on Zulueta and Co., of London, are as common and as good as "Treasury bills", and are discounted with equal facility in this colony.

-Have any of the natives resident in this settlement been kidnapped by these traders or their agents?

-Liberated Africans' children have been kidnapped by native strangers, some of whom have been tried, convicted and hanged.

-Do the foreign settlements in the vicinity of this discourage the slave trade?

-There are three foreign settlements on the winward coast, viz. Senegal, Goree and Liberia. I have reasons for believing that the French are not zealous in discountenancing this traffic.

-What settlements nearest to this are least opposed to the slave traders' operations?

-Gallinas, Sea Bar, Pongas and Nunez.

-Are the efforts of this settlement for the suppression of the slave trade crippled by the connivance of the authorities in any adjoining settlements at this traffic, or the want of zeal in opposing it?

-Unquestionably, those dens of slavery already mentioned cripple the lawful trade of this colony.

-Would the erection of forts at the mouths of the rivers of this settlement tend to repress the slave trade?

-I do not think this measure would be attended with success. Slaves can be and are shipped from the sea-beach.

-If such forts were established, and their commanders empowered to capture slave trading ships, what force and description of boats would be required for this service?

-I am not prepared to give an opinion.

-Would the employment of small steamers as cruizers be more advantageous than that of sailing vessels for the suppression of the slave trade?

-I think they would.

-In the event of steamers being employed, at what place on this coast, or contiguous to it, would it be desirable to establish coal depôts?

-Including Gambia to Gallinas, I should say Sierra Leone would be a convenient place.

-Would the exclusion of the foreign slave trade tend to put a stop to wars between the natives in this country?

-No doubt it would have that tendency.

-What is the chief cause of these wars, and the motives for

ravaging each other's countries?

-For slaves principally.

-Would the extinction of the slave trade be the occasion of these people in their wars putting their prisoners to death?

-I do not think so.

-Would the extinction of the slave trade tend to the promotion of agricultural pursuits?

-It would have that tendency.

-If agricultural pursuits were promoted by these means, would there be a difficulty in finding predial labourers for the more extended cultivation of the soil?

-Slavery exists in every shape in Africa, and the farms are cultivated by domestic slaves taken in petty wars.

-If such a difficulty existed, would there be a danger of slavery being established in these countries?

-There is no difficulty to be apprehended.

-Would the employment of small vessels of war in the rivers of this settlement tend to repress the slave trade?

-I do not see any positive good likely to result from this measure.

-What sized vessel would answer for this purpose?

-If employed at all they must be vessels of small burden and light draught of water.

-Would it be possible to man her here with native Africans?

-Not advisable: the commander and one or two officers should be Europeans.

-Would it be possible to man her entirely with blacks?

-No.

-Would the mortality in the rivers be very great among European sailors?

-Yes.

-Whether would a steamer or a sailing vessel answer best for this service?

-I should recommend a small steamer, drawing four or five feet of water at most.

-Would a small armed vessel, and not fully manned, be in danger of being attacked by the natives?

-Yes.

-How many vessels of the kind referred to would suffice for the rivers of this settlement?

-We have only one river here, but if the class of vessels here contemplated are to be commissioned to take slavers, two at least would be required for the river to the winward of Gallinas.

-If small colonial vessels were selected for this purpose, what would be the cost of them?

-I am not prepared to say.

-How much would be required for fitting them up?

-I do not know.

-How much for manning and officers, (pay for) each, for one year?

-Cannot say.

-How much for victualling one?

-Cannot say.

-What description of officers could be got here to command them?

-No efficient officers could be found here.

-What description of black sailors?

-Natives of the surrounding countries.

-Would the Kroomen, if thus employed on board, fight?

-I have heard Brittish naval officers say that they would fight if headed by a white officer, but not otherwise.

-Would the native blacks, if thus employed, fight?

-I do not think so, unless perhaps they were commanded by European officers.

-Would they submit to the necessary discipline and confinement of this service?

-I have had no means of judging.

-Would there be danger of their mutinying?

-Not if commanded by European officers.

FUENTE: PRO, Legajo CO 267/172

10.10 APÉNDICE X
Memorias políticas y comerciales
de los cónsules españoles
en Sierra Leona

10.10.1 Memoria comercial de 1858

"Muy Señor mío: El Comercio de esta Colonia y Costa toma hace una docena de años, una extensión considerable, y cada día engrandece.

Los productos que en general se exportan de estas costas son cacahuets, aceites de Palma, almendras de idem, sésame, cera, marfil, pieles, gengibre, leña de construcción y bueyes.

El cacahuete, no conocido en los mercados europeos hace 12 ó 15 años, es actualmente una de las principales ramas comerciales en estas costas. Este fruto oleoso, que es muy buscado en Marsella y Ruan, se paga en la costa a precios que varían, según su cualidad, de 2 francos 50 c. a 3 y 50 arroba: el más estimado es el que proviene del Senegal, Gorea, Gambia, Cazamone y Bonajos (¿Bissau?).

De Río Núñez bajando al sur hasta Sierra Leona, pierde de valor, y se conoce en el mercado con el nombre de Costa Baja.

Entre Río Pongo, y Sierra Leona, los puntos que dan la más grande cantidad de este fruto son los ríos Torrecurreal, Scarci y sobre todos Mellacurée, de donde salen anualmente ochocientas mil arrobas.

Torrecureal y Sierra Leona dan un poco más o menos 20 mil arrobas, y de Sierra Leona a Río Pongo, se exportan aprocsimativamente, cuatrocientas mil a más.

El aceite de Palma, es abundantísimo en el Sur, en Lagos, en los Ríos del Golfo de Benin, Calabar, old Calabar Cameron (signo ilegible)

Es exportado, principalmente, por los ingleses. Sierra Leona da una buena cantidad de este líquido, que se compra en plaza a 2 fr. 50 el galón, y que va también a Inglaterra.

Desde el establecimiento en esta de la Casa Francesa Malfilatre, ese producto ha sido bien recibido y pagado en plaza de Ruan.

Las almendras de Palma, es el hueso del fruto del árbol de este nombre, con que los naturales fabrican el aceite, el hueso que queda se exporta a Francia para fabricar un aceite a diversos usos, a más del de comer, este hueso se paga a 2 f. la arroba.

El sésame conocido hace tiempo en los mercados no se exporta en cantidad considerable que después de algunos años, y la producción aumenta anualmente en razón del beneficio. Este producto se paga a 3 f la arroba el de Sierra leona, y sus inmediaciones es más estimado porque el aceite que se resina de él puede mezclarse en mayor cantidad al aceite de comer.

La cera es poco abundante y siempre mezclada con cuerpos extraños.

El marfil muy raro se paga caro.

El oro sigue este mismo orden porque va para el Senegal.

Las pieles es un ramo muy importante. Este artículo se vende (ilegible) a los americanos de Nueva York, y Boston, que envían sus buques, con tabaco y Ron, para hacer cambio a precios variables, siguen el curso de los mercados americanos.

El Gengibre crece abundante y a una epoca del año es el objeto del tráfico en esta Ciudad, se exporta para Inglaterra y América, y se paga de 15 a 20 F. libra.

Apéndice X

Hace algunos años estos productos se obtenían á cambio de mercancías las principales guineas de la India, (ilegible), fusiles, pólvora, sables, tabaco, Ron, y (ilegible), pero a medida que las relaciones son más frecuentes, y regulares los negros, ayudados por los misioneros, se crean corresponsales, por cuyo medio hacen venir las mercancías, y las transacciones que son en parte en parte en metálico son más difíciles, menos productivas y menos seguras.

Mas adelante, Excmo. Señor, con conocimientos y sobre todo con mayores datos continuaré estos partes comerciales."

FUENTE: AMAE, Legajo 2066, despacho 18 de Zugasti, 18 de julio de 1858

10.10.2 MEMORIA POLITICA DE 1861

"Exmo. Sr.

Muy señor mío: en el año de 1861 que acaba de pasar no se ha presentado en el Tribunal Mixto establecido en esta colonia para castigar el tráfico de negros, ningún Buque apresado por los Cruceros Ingleses con Bandera Española. Esto mismo ha venido sucediendo desde la presa de La Conchita y en más de cuatro años el Tribunal Mixto no ha tenido negocio alguno.

Deseando yo conocer los resultados que había producido la institución de dicho Tribunal Mixto desde el establecimiento de este oficio consular en 1845, he practicado una información privada, de la cual he obtenido los resultados oficiales que tengo el honor de acompañar adjuntos (anexos A. B. y C.) Por el primero podrá servirse ver V.E. que desde el citado 1845 hasta fin del año último han sido aprehendidos con Bandera Española doce Buques de los cuales solo tres conducían negros á bordo, en número total de 811: de éstos murieron antes de ser emancipados 26 y por tanto únicamente obtuvieron la libertad 785 negros. Nada más que un Buque fue absuelto despues de un largo juicio interrumpido necesariamente para completar justificaciones; y estas dilaciones ocasionaron la pérdida del referido Buque. Los demás fueron todos condenados.

En el primer periodo de 1845 á 1861 (anexos B. y C.) fueron apresados sin Bandera y juzgados por el Tribunal del Vice Almirantazgo 187 Buques. Fueron condenados 184 y absueltos 3. Por consecuencia de estas presas han sido emancipados 19.993 negros

en el transcurso de 17 años.

De mis informaciones he comprendido que 3/5 de estos buques eran de propiedad ó procedencia Española, con Capitanes o Tripulantes Españoles y armados indistintamente en nuestras Antillas y Canarias, en el Brasil, Estados Unidos, Republicas Hispano Americanas y aun en la Gran Bretaña.

No se ocultan Excmo. Sr. a la superior ilustración de V.E. las causas que han podido influir en la inmensa desproporción que se observa entre los Buques apresados sin Bandera y los traídos al Tribunal Mixto en los referidos 17 años. El rigor de la Ley Penal de 1845 ha hecho inútil el Tratado concluido con la Gran Bretaña en 28 de junio de 1835. Este mismo Tratado no asegura á los Oficiales de la Marina Inglesa las ventajas metálicas que les proporciona su Almirantazgo en toda clase de presas; y los negreros no titubean en arrojar su bandera y papeles por obtener la libertad sabiendo que condenados por el Tribunal Mixto y despues de una larga y penosa prisión en esta Colonia son sentenciados á presidio por nuestros tribunales.

No insistiré en otras reflexiones pues los datos que deajo consignados son suficientes á esclarecer este asunto y la autoridad de V.E. es la sola competente para iniciar y llevar á efecto en tiempo oportuno la resolución más acertada.

Extraoficialmente tengo entendido que por este Gobierno Colonial se ha propuesto la supresión del Tribunal Mixto por inútil y en extremo costoso, y aún se dice que al terminar el tiempo de su servicio el actual Juez Inglés, se proveerá este cargo en el Gobernador de la Colonia.

No puedo garantizar estas noticias pero me cumple consignarlas y hacerlas saber á V.E. como rumores bastante acreditados.

Al cumplir el deber de reseñar á V.E. el estado político de este país en el año de 1861, nada tengo que añadir á cuanto en mis despachos no. 17, 23, 56, 70, 72, 83, 90 y 94 tengo ya manifestado.

Resumiéndolos en breves palabras se reducen: a

La expansión de la dominación Inglesa en esta Costa apoderándose con pretextos mas ó menos legítimos de las comarcas de Lagos, Sherbro y parte de Dahomey y dejándose conocer la intención marcada a ocupar el resto del Dahomey y Mellicourie.

A intentar el cambio de Gambia por las posesiones francesas de Gaboon y Gran Bassami la adquisición por los ingleses de la primera de estas posesiones sería tal vez dañosa ó perjudicial á los intereses de nuestra colonia de Fernando Poo.

A procurar la división entre tribus vecinas y poderosas de la costa para conseguir el protectorado sobre los Gefes indígenas y obtener con el tiempo la posición de los mejores puntos para hacer el comercio;

Y por último a defenderse del mejor modo posible de los ataques frecuentemente repetidos de algunos Gefes indígenas expertos y vengativos de las inmediaciones de esta Colonia.

El triste suceso del Buenaventura Cubano que noticié á V.E. en mi despacho no. 49 obligó al Sr. Gobernador de Fernando Póo á tomar las disposiciones que V.E. conoce ya y que dieron los resultados que participé á V.E. en despachos nos. 62 y 71. La

Apéndice X

intrepidez y pericia de nuestros marinos y de los tripulantes de la Goleta Ceres, acreditaron una vez más la bizarría de la Marina Española siempre reconocida y digna de los mayores elogios. Hubiera sido de desear mayor fuerza en el número de cañones de la Goleta Ceres: sin duda alguna se habría apoderado del puerto y la Ciudad de Monrovia, y se hubiera sostenido hasta recibir órdenes del Gobierno de S.M. Este es el sentimiento de los conocedores del país.

Escuso molestar la superior atención de V.E. con la repetición del recibo que tuvo en este Consulado la Misión Católica Francesa de Lyon y la muerte de uno de sus individuos. Largamente dí cuenta de todo á V.E. en mi despacho no. 32.

A fines del año último empezó el enojoso asunto que dio lugar á la prisión del Vice Consul de Francia en Sierra Leona. En mi despacho no. 5 de 11 de este mes, participé á V.E. su terminación.

Es todo cuanto debo y tengo el honor de poner en el superior conocimiento de V.E."

FUENTE: AMAE, Legajo 2066, Memoria elaborada por Pío de la Empananza el 24 de febrero de 1862

10.10.3 MEMORIA COMERCIAL DE 1861

"Excmo Sr.

Muy Sr. mío: en extremo fatal se presentó para el comercio de esta Colonia el año de 1861, y lo mismo ha terminado. Comparando su resultado definitivo con el de 1860 aparece que con una navegación casi igual:

1860 Buques 773

1861 " 763

Los derechos devengados por el fisco han sufrido en 1861 una baja de Libras 12.381 -11 - 10

pues subieron en 1860 á 32.435 - 6 - 8

y han llegado en 1861 á 20.053 - 14 - 10

Se han resentido en igual manera las importaciones y exportaciones que figurando en

	<u>Importaciones</u>	<u>Exportaciones</u>
1860	Libras 284.484-10-7	304.393-16-7
y en 1861	Libras 197.215-10-7	139.319-1-5
presentan la diferencia de	<u>87.269--7</u>	y <u>165.074-15-2</u>

Si V. E. se digna fijar su atencion sobre el resumen anual que con esta fecha he tenido el honor de remitirle, notará que mas de la mitad del Comercio lo ha hecho la Bandera Inglesa, una sexta parte la Francesa y una tercera la Americana.

Las diferencias respectivas entre importación y exportación de cada bandera son las siguientes:

Inglesa - Importación Libras 116.672-14-0

Exportación " 52.110-8-"

Diferencia más importación - 64.562-6-"

Francesa Importación Libras 12.954-6-"

Exportación " 44.349-6-4

Diferencia más exportación 31.395 -"-4

Americana Importación Libras 67.169-10-"

Exportación " 42.411-""-6

Diferencia más importación 24.758-9-6

De lo expuesto se deduce que Inglaterra y América importan más que extraen y Francia por el contrario. Hay también que observar que según noticias que tengo por verídicas y que he obtenido de comerciantes de esta plaza más de dos quintos de las exportaciones de Inglaterra van después á Francia.

No me es posible entrar en comparaciones de estos datos con los del año de 1860, porque no pude conseguir en los que tengo presentados la distinción de banderas que este año he obtenido.

Espero en adelante tener noticia cierta del tonelage y aun del nucleo de principales mercaderías.

Si V.E. se sirve comparar [ilegible] general del comercio que [ilegible] con los trimestrales que constan ya en esa Primera Secretaría, encontrará diferencias que no he creído deber verificar, pues en dichos estados sólo me dan razón de buques de más de 20 toneladas, y otros mucho menores y pequeñas lanchas

hacen más de una tercera parte del comercio con los Ríos.

Las causas de la decadencia de este comercio en el año pasado no se ocultarán á V.E. La intranquilidad de Europa: la guerra civil y sus complicaciones en la América del norte, el estado de guerra y de rebelión que entre sí y con el Gobierno Inglés tienen las tribus más ricas e influyentes de que V.E. tiene ya noticia: las malas cosechas que estos dos últimos años produjo la epidemia; y el pánico que se apoderó de los habitantes del interior de África, fatalistas fanáticos, que solo el transcurso del tiempo ha podido reducir al trabajo, han perturbado las transacciones y reducido el movimiento mercantil. Los productos indígenas se han conservado estacionados y los precios apenas han variado de los que manifestó á V.E. este Consulado en su despacho no. 18 de julio de 1858.

Con todo debo manifestar á V.E. que en el cuadro que acabo de bosquejar no aparece nuestro comercio. En todo el año 1861 sólo he tenido noticia de un buque mercante español perdido en una barra desgraciadamente y robado con alevosía. El Buenaventura Cubano.

V.E. tiene ya conocimiento de este asunto. Con dolor también me cumple el deber de repetir que mientras subsista el Tratado de 1835 es imposible el comercio Español en la Costa Occidental de África. No procede tratar aquí con más detención este punto, pero es muy oportuno consignar que las telas de algodón catalanas, nuestros aguardientes, aceite de oliva y mucha cristalería Española viene á estas costas desde Marsella. Es bien conocido el género Español y muy estimado. No es pues de extrañar

que se nos impida la concurrencia.

En escasos pero importantes trabajo ha intervenido este consulado en el último año.

Ocupan el lugar preferente las sucesiones de los cuatro funcionarios que fallecieron en Sierra Leona.

Embrollada, difícil y aun imposible se presentaba esta tarea. Era para mí muy alto deber mirar con sumo interés un negocio en el que estaban confundidos los bienes de todos y en el que se encontraban dos sucesiones con menores, una de colaterales y otra de ascendientes todas intestadas. Un buen deseo y un trabajo no largo, pero asiduo y ejecutado con toda conciencia vencieron dificultades insuperables. V. E. conoce ya los trámites que han llevado los respectivos expedientes. En tres han obtenido ventajas inesperadas los interesados, y si el otro no se despachó á satisfacción del padre del causante, fué por encontrarle yo ya determinado; y desentendiéndose este señor de mis reclamaciones para dictar la declaración de heredero creí deber concluirle cerrando la sucesión. Consta en esa Primera Secretaría, que si mis esfuerzos hubiesen sido secundados por las respectivas familias, remitiéndome oportunamente los documentos necesarios, hubiera tenido el gusto de haber cerrado las cuatro sucesiones al segundo mes de mi llegada á esta Colonia. He tenido la satisfacción de presentarlas liquidadas al mes de recibir todos los papeles.

Algunos interesados se lamentan de pérdidas de algunos efectos de valor afectivo ó real, pero cuya existencia no ha podido justificarse en forma. En los respectivos inventarios (que

me sirvieron de comprobante al formar el mío) hechos y autorizados legalmente enseguida de los fallecimientos, no constan registrados. En desgracias tan graves como la muerte de una persona en un país extraño, lejos de su familia y en tiempo de epidemia, la pérdida del interesado es lo más; los intereses ocupan ó deben ocupar un lugar secundario. Los encargados de custodiarlo prestaron un gran servicio á las familias, pues aunque se vea alguna confusión en los inventarios primitivos, la confusión se deshizo en cuanto se vieron debidamente.

No es posible elegir á priori las condiciones de los que la suerte destina para intervenir en estos tan tristes negocios; y si bien las escasas facultades en aptitud, ilustración é inteligencia de los que casualmente tuvieron que encargarse de estas sucesiones pudieron confundirlas y presentarlas embrolladas, y el origen oscuro y extranjero y las exageradas recompensas que á alguno de ellos concedieron los Gobiernos Español y Francés, han elevado sus aspiraciones á un extremo increíble, no cabe duda ni se puede negar que salvaron los intereses del Consulado y de las familias lo mejor que pudieron ó supieron.

Otro de los trabajos que me ocuparon con mucho extremo en los primeros meses de aquel año fué la organizacion y arreglo del Archivo y Cancillería consular, cuya terminación participe á V.E. en despacho no. 38 de 10. de junio del año pasado. Obra nimia y escrupulosa me entretuvo muchas semanas de ímprobos tareas de reconocimiento y ordenación de papeles desordenadamente confundidos y mezclados. Hace ya mas de ocho meses que existe,

aunque en pequeño un archivo formal.

La Goleta de guerra Española Ceres estuvo tres meses en este Puerto en los meses de septiembre y octubre últimos: no necesitó auxilio pecuniario alguno, pero la procuré proporcionarse ventajosamente carbón de piedra y provisiones.

Por dos distintas Reales Ordenes me previno V.E. auxiliase eficazmente á los Buques de Guerra Españoles Goleta Circe, y Vapor Patiño; y no ha llegado á tener efecto por no haber arribado estos Buques á Sierra Leona.

El Estado sanitario de esta Colonia ha cambiado completamente. En el año de 1861 las defunciones no han pasado del limite ordinario de nuestros climas. Los Europeos más propensos á ser atacados de fiebre han soportado con facilidad algunos pequeños amagos de tan terrible enfermedad. Es indudable que ha contribuido á esto las grandes mejoras y adelantos de esta población en higiene pública y Policía Civil. Constantemente los penados y los negros libertados de la esclavitud limpian las calles de la Ciudad y arrabales, las enarenan á menudo y construyen pequeñas cañerías de piedra en los costados de las calles que todas están en declive. Las casas, aunque aún bastante sencillas, se edifican con regular esmero y comodidades. La inmensa vegetación de esta Colonia ocasionaba la aglomeración de hoja seca caída de los árboles, que humedecida despues por el rocío ó las lluvias se pudría. No se ven ya las inmensas charcas, verdaderos focos de infección, que obstruían muchas calles por largo tiempo, y que aún se recuerda con horror haber existido hace tres años. Todos estos inconvenientes, que felizmente han

desaparecido y el azote de una epidemia han contribuido á exagerar la insalubridad de esta Colonia. Convienen, sin embargo, personas muy sensatas de Sierra Leona, en que la mayor parte de las víctimas en el rigor de la última epidemia fueron personas acabadas de padecimientos morales, ó de conducta irregular ó poco ordenada. Si me cumpliera acreditar esta opinión, el reconocimiento minucioso de papeles que he practicado en las sucesiones de los dos Consules generales y el último Vicecónsul, me suministraría pruebas eficaces para justificar su primera parte. Sin duda alguna murieron de la epidemia, pero el mal encontró dispuestos sus ánimos para sucumbir y fueron vencidos.

Antes de terminar este despacho me permitirá V.E., en interes de nuestras nacientes Colonias de Fernando Póo, que llame su superior atención sobre la necesidad de proteger eficazmente nuestra navegación y comercio en esta Costa por el gran desarrollo que daría á nuestros intereses políticos y mercantiles. Atenciones inmensas y de orden superior con mucho y más urgente pesan sobre el Gobierno de S.M. V.E. sólo es autoridad competente para decidir en la realización de tan loables deseos.

Cumpliendo con repetidas Reales Ordenes debo exponer desde este puesto las necesidades y los intereses de nuestra Marina y Comercio. V.E. así lo espero se complacerá en su día en atenderlos con la preferencia que le merecen las glorias y prosperidad de nuestro país."

FUENTE: AMAE, Legajo 2066, Memoria elaborada por Pío de la Empananza el 24 de febrero de 1862

10.10.4 MEMORIA POLITICA DE 1862

"Excmo Sr.

Muy Señor mío: por los estados adjuntos se enterará V.E. que en el año 1862, sólo se han condenado en el Tribunal del Vocealmirantazgo de esta Colonia, cuatro buques sin Bandera.

Dos de ellos, los señalados en el estado letra A con los Números 1 y 2 ya he dado oportunamente cuenta á V.E. en mis Despachos Números 36 y 37 de 12 y 14 de Agosto último.

El tercero fué apresado en la rada de Sierra Leona por el capitan del puerto, cogiéndolo con doce esclavos á bordo, y del cuarto no había yo tenido conocimiento.

Ningún buque con Bandera Española ha sido conducido á la Comisión Mixta; pero en el año de 1862 se ha reunido para juzgar la presa de un buque Holandés que fué condenado, como aparece por el Estado letra B y de que ya informe á V.E. en mi Despacho N. 58 de 16 de Diciembre último.

Para completar esta reseña remitiré á V.E. la lista de los Buques de la Marina Real Inglesa destinados á las estaciones del Cabo de Buena Esperanza y Costa Occidental de Africa tales como se encontraban en 1 del corriente y al dar á V.E. esta noticia, sigo cumpliendo con el pedido que se sirvió V.E. hacerme por Real Orden de 20 de Junio último.

El año de 1862 ha tenido lugar el cambio de Comodoros de la Estacion Naval de la costa Occidental de África y de Gobernador de Sierra Leona.

Posesionado este Gobierno Colonial de la mayor parte de la

isla de Sherbro, ha empezado á establecer las oficinas públicas convenientes, y se espera ver pronto organizada definitivamente la administración.

Desde primero de este año se exigen ya los mismos derechos de importación y exportación que en Sierra Leona, y esta medida ha producido algunos conflictos, de que hablé á V.E. en mi despacho N. 6 de esta misma fecha.

Algunos caciques de las tribus cuyo territorio habían cedido los Gefes superiores á la Inglaterra, se sublevaron no reconociendo la cesión. Este Gobierno movió un pequeño destacamento, y sometió prontamente á los rebeldes.

Continúa la costa toda en un estado de hostilidad alarmante, y estas autoridades hacen esfuerzos inútiles para apaciguar las tribus inmediatas á esta Colonia.

El Comodoro Wilmot ha ido á hacer una visita al Rey de Dahomey, internándose en el país. Tan luego como adquiera detalles sobre este asunto, tendré el honor de comunicárselos á V.E.

Los indígenas de Abomey rechazaron á un Cónsul nombrado por el gobierno inglés y amenazaron con degollarlo si no se retiraba. Así tuvo que hacerlo volviéndose á Lagos, donde parece que continúa sin conseguir penetrar en el punto á que esta destinado. El Gobernador de Lagos ha cortado comunicaciones con los de Abomey, y piensa por este medio obligarles á recibir al Cónsul.

Encargado interinamente del Vice-Consulado Francés, desde el mes de abril del año último, aún continuó desempeñándolo.

Al fin de mi gerencia manifestaré á V.E. sumariamente todo

lo que en él me haya ocurrido.

Cuanto acabo de referir es lo único que en el orden político ha ocurrido en el año pasado de 1862, y tengo el honor de poner en el superior conocimiento de V.E."

FUENTE: AMAE, Legajo 2066, Memoria elaborada por Pío de la Empananza el 31 de enero de 1863

10.10.5 MEMORIA COMERCIAL DE 1862

"Excmo Señor

Muy Señor mío: la Guerra de América y las turbulencias interiores entre las tribus indígenas de esta costa, desde el Senegal hasta Benin han hecho decaer considerablemente el comercio de esta Colonia, en el año último de 1862.

Por el estado adjunto, resumen del conocimiento de este Puerto, verá V.E. que en dicho año solo

Entraron, 379 Buques, y

Salieron, 360

En el año de 1860

Entraron 383, y

Salieron 390

Y en el de 1861

Entraron, 386 y

Salieron, 377

Resulta pues una diferencia en contra de la navegación general de este Puerto en 1863 comparada con los anteriores, de menos buques.

	<u>Con 1860,</u>	<u>con 1861.</u>
Entrados	8	11
Salidos	30	17

Los derechos del Fisco se han elevado en 1862, únicamente á la cifra de Libras 18.290-19-4

Habiendo subido en los años,

1860 á Libras 32.435-6-8

1861 á Libras 20.053-14-10

Resulta que comparando los productos de 1862 con los de

1860, esta Colonia ha sufrido la enorme pérdida de

Libras 14.184-7-4

Comparados con 1861, aunque no grande la diferencia, que se eleva á Libras 1.802-15-6 es sin embargo de alguna consideración y demuestra que el estado comercial de Sierra Leona, se encuentra en visible decadencia.

Comparando el total valor manifestado de importaciones y exportaciones aparece el siguiente cuadro:

	<u>Importaciones</u>	<u>Exportaciones</u>
1860	Libras 284.184-10-7	Libras 304,393-16-7
1861	197,215-10-"	139,319-1-5
1862	144,241-10-10	132,092-14-"

Que da las diferencias muy notables de menos, y contra el año de 1862 comparados sus valores con las

	<u>Importaciones</u>
de 1860	Libras 144,241-10-10
de 1861	" 52,983-19-2
	Y con las <u>Exportaciones</u>
de 1860	Libras 172,300-17-7
de 1861	" 7,226-2-5

Sin necesidad de desarrollarlas, estas cifras, por sí solas, patentizan elocuentemente el triste estado de esta Plaza.

Este Despacho confirma Excmo. Señor, en todas sus apreciaciones otro mío anterior 14 de 24 de Febrero de 1862, y antes de elevar este párrafo, presentaré agrupadas por banderas las diferencias en las importaciones y exportaciones de los años 1861 y 1862

Apéndice X

Inglesa

	Importaciones,	Exportaciones,	Difer.
1861 Libras	116,672-14-"	52,110-8-"	64,562-6-"
1862	87,498-12-6	63,114--"	24,384-12-6
Diferencias	29,174-1-6	11,003-12-"	40,177-17-6

Francesa

	Importaciones,	Exportaciones,	Diferencias
1861 Libras	12,954-6-"	44,349-6-"	31,395--4
1862	33,295-14-"	39,574--8	6,279--8
Diferencias	20,340-14-"	4,775-5-8	25,119-19-8

Americana

	Importaciones,	Exportaciones,	Diferencias
1861 Libras	67,169-10-"	42,411--6	24,758-9-6
1862	21,019-18-4	27,116-18-4	6,101--"
Diferencias	46,153-11-8	15,294-2-2	30,854-9-6

En el año de 1862 ha entrado un buque Austriaco,
que ha importado por Libras 2,116--"
y ha exportado " 1,756--"

La Inglaterra ha sostenido algo más de los 0,9 del comercio,
Francia 0,3, y América apenas ha podido completar 0,1.

La Bandera Francesa que en el año de 1861, sólo había
importado por valor de Libras 12,954-6-4 ha llegado en 1862 á la
suma de Libras 33,295--" obteniendo una ventaja bien
considerable de Libras 20,340-14--".

La exportación Francesa se ha resentido, sin embargo casi
en razón proporcional de las Banderas Inglesa y Americana.

El Gobierno Colonial, observando sin duda la decadencia de

la venta de aduanas ha tratado de remediar en algun modo la notable decadencia de los derechos Fiscales, procurando hacer efectiva su acción; y según las noticias recibidas en este Consulado, parece que efectivamente, desde hace dos años se venía sometiendo por el comercio de esta Plaza, un fraude en perjuicio de los rendimientos de esta Aduana por los Buques de las tres Banderas. Destinándolos sus armadores á Sierra Leona, donde residen los consignatarios cargadores, estos últimos, la mayor parte de las veces, destinaban los Buques á tomar su cargamento en los ríos inmediatos, pero estaban obligados á pagar los derechos de Faro y pilotage y una caución de diez mil Libras, que este Gobierno exige á todos los Buques en seguridad de no dedicarse á la trata de negros, y para responder á las deudas y conducta del navío y su equipaje.

Con posterioridad han venido ya consignados expresamente los Buques á cargar en un rio determinado, pero siempre á la orden y bajo las instrucciones de los cargadores de Sierra Leona, y teniendo precisión de presentarse á ellos, los capitanes dejan sus barcos fuera de la entrada del Puerto, llegan ellos en una piroga, y se ahorran los derechos de entrada.

Siendo la isla de Sherbro uno de los puntos más concurridos y poseyendo desde Noviembre de 1861 la mayor parte de ella la Inglaterra, pudieron convencerse estas Autoridades de que este comercio eludía las leyes de Aduanas, y desde principio de este año, han establecido en aquel punto la terifa de derechos, sobre todas las mercancías, que se exige en Sierra Leona. Esta medida, adoptada sin haberse anunciado previamente, y con la anticipación

necesaria, ha producido quejas y reclamaciones, que por de pronto lastimarán la eficacia de las determinaciones del Gobierno, y más tarde las eludirán por completo á causa de no ser la Inglaterra por ahora poseedora de toda la isla, aprovechándose naturalmente el Comercio, del territorio de los indígenas, para establecer en ellos sus almacenes de depósito.

No es aventurado suponer que en no muy largo transcurso de tiempo, los Gefes de las tribus que no han cedido su territorio á la Inglaterra, viéndose material y positivamente desposeídos por las Factorías Europeas, verificarán su cesión al Gobierno Británico, como lo han hecho los primeros.

Este año, a pesar de las continuas guerras que están asolando las regiones inmediatas, parece que se presenta una regular y aun abundante cosecha. Los precios de las mercancías se sostienen en el estado que manifesté á esa Primera Secretaría en el Despacho N, 18 de 18 de julio de 1862, con insignificantes diferencias.

Tampoco en el año de 1862 se ha visto por estos mares la bandera mercante Española.

El estado sanitario de esta Colonia, ha sido en el año 1862, tan satisfactorio como en el de 1861. Las defunciones, apenas han llegado al límite ordinario de perfecta salud, en los climas más excelentes. Sólo han fallecido un Europeo y un Americano en 1862 residentes en la Colonia larguísimos años, y los dos de edad muy avanzada.

El Gobierno Colonial continúa adelantando y mejorando esta ciudad, sin egecutar sin embargo grandes obras de construcción.

Apéndice X

Me reservo tratar detenidamente en otro despacho acerca del fomento de nuestra agricultura, industria y comercio en Fernando Póo, tan luego como reúna los datos necesarios al efecto, y espero que V.E. tan zeloso siempre de la gloria y prosperidad de nuestro país se servirá fijar su atención sobre tan interesante asunto, resolviéndolo en su días de la manera más justa y conveniente."

FUENTE: AMAE, Legajo 2066, Memoria elaborada por Pío de la Empananza el 31 de enero de 1863

10.10.6 MEMORIA POLÍTICA Y COMERCIAL DE 1864

"Excmo Señor

Muy Señor mío: Tengo el honor de elevar a V.E. el informe anual relativo al estado de comercio general de ésta Colonia, derechos y costumbres de Aduana, tráfico de esclavos, Cruceros ingleses, causas que motivan aquí la falta de comercio español, Estadística, Religión, Empleados civiles, Empleados militares, Política, Clima, Agricultura é Idustria de esta, concerniente al año de 1864.

Ante todo siento, Exmo Sr. no encontrar en el archivo de este Consulado bastantes antecedentes con los cuales pudiese consultar la marcha seguida desde la instalación de esta Colonia hasta la actualidad. Esta misma razón me impedirá de hacer comparaciones exactas con los años precedentes; sin embargo procuraré llenar esta omisión de la manera más favorable.

Comenzaré, pues, á ocuparme del Comercio general de esta Colonia.

Han sido de poca importancia durante el último año las operaciones mercantiles de Sierra Leona y no me parece que es de esperarse un gran progreso para el porvenir.

Según los documentos oficiales que tengo á la vista, conseguidos muchos de ellos mediante ciertas retribuciones, han entrado y salido en el puerto de Sierra Leona durante el año 1864 310 barcos. De estos fueron 74 franceses, 82 ingleses 7 americanos, 3 Liberianos, un portugués y un italiano; más 12 vapores correos ingleses que hacen sus viages desde Liverpool a

Fernando Poó y viceversa; estos vapores no pagan ningún derecho de puerto y anclaje, y su comercio con Sierra Leona es insignificante: generalmente no [ilegible] un más objeto que el de habilitarse de carbón y dejar y tomar la correspondencia y pasajeros.

Los 74 buques franceses, que por lo común vienen cargados de géneros de algodón ordinario, Sal, Tabaco, aguardiente y abalorios, han salido cargados en 14.441 toneladas de pistachos, aceite de palma, sésames y Amendras de palma.

Los derechos que han devengado á la Aduana ascienden aproximadamente á 4.428 libras y las atenciones consulares á 3758 Frs.

Los buques ingleses han importado:

Aguardiente, Brandy, Ginebra, azucar, tabaco, género ordinario de algodón, provisiones de boca, Sal, hierro, Armas, pólvora y carbón de tierra (las armas y la pólvora es condición precisa que bien sea en barcos ingleses ó extranjeros han de venir directamente de Inglaterra) y exportado 18.600 toneladas de pistachos, aceite de palma, Cueros, pimienta Gengibre, marfil y dos cargamentos de madera de construcción.

El comercio americano ha disminuido considerable en la Costa del África. En el año último no han entrado en el puerto mas que siete buques mercantes de aquella nación cargados de Aguardiente americano, Azúcar, tabaco, provisiones de boca, carnes saladas, harina y madera de construcción. Salieron con cargamento de cueros y aceite de palma.

Tambien han entrado tres buques con bandera liberiana, cuyo

principal comercio consiste en tomar pasajeros tanto en Liberia como en Sierra Leona y en la venta de un poco de azúcar trigueña fabricada en aquel país.

Su cargamento de retorno consiste, además de pasajeros, en géneros de algodón, algunas provisiones de boca, pólvora y armas de fuego. En cuanto á los barcos portugués e italiano entraron al puerto sin intención de hacer el comercio.

El valor total de la exportación en 1864 es de Ls.153.182.
El de la importación Ls.273.611.18s.7d.

Los puntos que suministran los principales artículos de exportación, tales como pistachos, Almendras de palma, Sésames, Cueros, boca, Marfil y aceite de palma son Sierra Leona, Sherbro é Islas de Los, lugares que forman parte de esta Colonia: Mataron, los dos ríos el Scarcies y muy especialmente Mellicourée, Forecariah, Maneah, Río Pongo, Río Núñez, puntos indispensables y para los cuales se expiden directamente desde Europa sin tocar en este puerto un número aproximadamente de 84 buques al año, franceses la mayor parte.

Ningún derecho es preciso pagar en estos últimos puntos por la exportación ni importación de mercancías; y sus radas, bien que algo abandonadas, no ofrecen ningún peligro á los barcos, especialmente desde enero hasta julio.

Derechos y Costumbres de Aduana.

Los derechos de tonage de puerto, pilotage, ancorage y otros son aquí bastante fuertes. Se debe calcular sobre 2. Shilings 3 penies á 2 Shilings 6 penies por tonelada, suponiendo que el

buque venga en lastre; si llega cargado hay que agregar a aquellos derechos el 4 p% sobre el valor de las mercancías.

El Tabaco además del 4%, tiene un derecho adicional de un penique por libra. La cerveza en botellas paga 6 peniques la docena, en barril 3 peniques por galón. Vino en botellas paga 2 Shillings la docena, en barril de cualquiera cualidad que sea 1 Shilling por galón, Aguardiente 1 Shilling por galón Licores de toda clases. 2 Shillings por galón.

Por la venta de buques y mercancías procedentes de presas, después de hecha la deducción de los gastos que haya ocasionado, el 4%.

Los derechos de depósito por mercancías que vuelvan a ser exportadas 5 Shillings por tonelada y un Shiling 6 pence por una media tonelada y un shiling tres peniques por un cuarto de tonelada. La pólvora paga 9 pence por barril de á 100 tt.

Cualquiera que sea el importador de estos efectos está obligado a presentarse en la Aduana antes de las 24 horas á fin de hacer su manifestación, y en seguida la Aduana le concede el permiso necesario para que pueda verificar el desembarque, si así lo pide de parte o todas las mercancías que existan à bordo.

Si la cantidad a pagar pasa de Libras 25 y el importador carece de fondos, puede este proponer la garantía de dos negociantes establecidos en la Ciudad y en este caso se le conceden hasta seis meses de plazo para el pago de derechos.

Las provisiones y efectos para el Gobernador como para los oficiales militares de la colonia son libres de derechos. Los Cónsules no disfrutan de esta gracia.

Los pilotos encargados de dirigir un buque à la entrada del puerto, cobran 5 Shillings por cada pie que tenga el buque de calada y la mitad -2 Shillings 6 pence cuando toman el mismo mando para la salida.

Un buque cargado ó no puede permanecer en el puerto 4 días y partir sin pagar derecho alguno, con tal que no practique ninguna operación comercial.

El barco que después de haber satisfecho sus derechos à la Aduana vuelva a entrar en el puerto antes del plazo de dos meses, no está obligado á satisfacer ningún nuevo pago.

Las casas de comercio que expendan vinos y licores pagan un permiso de Libras 50 al año.

Para que los extranjeros puedan adquirir bienes inmuebles en la colonia, es preciso que prescindan de su nacionalidad y soliciten la de Inglaterra.

Los productos coloniales de cualquier clase que sean son libres de exportación.

Tráfico de esclavos

Un solo barco español, La América ha sido puesto á disposición de la Corte Mixta en el espacio de cuatro años y a pesar de los justos esfuerzos del Juez Español para libertarlo fué como la mayor parte de sus predecesores, condenado por sospechas. Tambien ha sido condenado por la Corte del Almirantazgo un Bergantín-goleta capturado sin pabellón en la costa de San Pablo de Loanda y conducido á este puerto en Julio último. Por los papeles que se encontraron á bordo se saca en

consecuencia que este buque había pertenecido á la matrícula de Génova. Otro buque italiano, la Ricarda Schmid capturado en esta rada en Julio del año pasado fué puesto en libertad después de tres meses de detención.

Grande es la exageración propalada por los Ingleses acerca del número extraordinario de hombres y buques españoles que consideran dedicados á este comercio: yo que he permanecido en uno de los principales puntos que se creen más favorecidos de la trata, puedo y tengo razones para desvanecer tal aserto. La desgracia ó la casualidad me ha hecho conocer á todos ó al menos la mayor parte de los negreros del Reino de Dahomey y sus inmediaciones; entre ellos figuran en primer lugar unos cuantos portugueses; después brasileños, americanos, ingleses y holandeses; pero ni un solo español.

Desde 1856 no se sabe que haya cruzado aquellos mares ningún buque con bandera española, negrero ó no.- Sin embargo se pretende que salen de allí todos los días con dirección á la Habana embarcaciones de nuestro país, lo que es de todo punto inexacto.

De los documentos oficiales que tengo en mi poder y confirman mi opinión resulta que el número de buques capturados y conducidos ante la Corte del Almirantazgo, desde 1845 hasta 1864, es de 184, de los cuales sólo 4 fueron absueltos de condena, pero sin lugar á indemnización.

Desde 1819 hasta la actualidad han sido sumariados en la Corte Mixta de esta colonia 247 barcos españoles de los que 108 fueron capturados con esclavos, 131 condenados por sospechas y

8 puestos en libertad, bien que sin lugar á daños y perjuicios; pero repito que convendrá tenerse en cuenta que estas presas fueron hechas -á excepcion de dos casos- antes del año de 1857 y que desgraciadamente no siempre ha presidido la mayor buena fé en los medios que se han adoptado para esclarecer la mas ó menos culpabilidad que pudiera haber resultado contra las que fueron naves de nuestra nación.

Se calcula que desde 1819 hasta la actualidad han entrado en esta Colonia 92,000 esclavos emancipados; la mitad de ellos se cree que huyeron para diferentes puntos de la costa, una 4a. parte muertos; y otra 4a. parte es la que existe en la actualidad.

Cruceros ingleses

Hay actualmente ocupados en el resguardo de la costa de Africa 36 buques de guerra ingleses al mando del Almirante King que tiene su estación en el cabo de buena Esperanza. Estos buques miden un total de 23.400 toneladas y están armados con 239 cañones.

Comercio español

Siempre ha sido objeto de mi principal atención indagar las causas que impiden las operaciones de lícito comercio español en la costa occidental del Africa, discurriendo a la vez los medios por los cuales pudiera volver a recobrase, y encuentro como razón principal que mientras subsita en vigor el fatal Tratado de 1835 es sumamente expuesto intentar ninguna operación

mercantil. A no tropezar con este poderoso obstáculo, ciertamente que nuestros productos coloniales, especialmente de la Habana, se venderían aquí de preferencia á los de cualquiera otra nación.

He calculado que una pipa de aguardiente de la Habana, suponiendo que cueste allí de 18 á 20 pesos, puede conducirse á este país con un costo de 30 pesos; incluso la merma; pero aun suponiendo que lleguen las espensas hasta 35 pesos, cosa que es bastante improbable; quedaría una pingüe utilidad á los especuladores si se atiende que una pipa de este líquido conteniendo 25 galones, ó sean 150 cuartillos, se vende aquí, lo mismo que en toda la costa, de 60 á 65 pesos y una comparación idéntica y acaso más favorable ofrece el Tabaco y la azúcar.

Respecto al cargamento que los buques españoles pudieran tomar de retorno, esto no ofrecería aquí mayor dificultad puesto que abundan siempre los depósitos de pistaches, Almendras de Palma, cueros y maderas de construcción; efectos que si bien poco conocidos en España, no lo son en Francia á donde pudieran ser conducidos con seguridad de obtener provecho.

En cuanto á los productos y manufacturas peninsulares, no ofrecen aquí ninguna utilidad. El consumo de vinos es casi nulo y en cuanto á comestibles y géneros su precio no podría competir en baratura con los que vienen de Inglaterra y de Francia.

Población

Según los documentos que he podido obtener resulta una grande disminución en el número actual de habitantes de esta colonia, si se compara con el de los años precedentes.

La totalidad de habitantes en el año último es de: 41.624, de los cuales son 131 europeos, 22 Marroquíes, 69 Nueva Escocia, 15.782 Africanos libres, 22.793 nacidos en la colonia, 164 de las Indias Occidentales, 50 Americanos, 363 Kroemanes y 2.450 de nación desconocida.

Religión

En realidad pudiera decirse que no existe en la costa de África ninguna religión reconocida y predominante. Sin embargo los negros de Sierra Leona adoptan la religión protestante con apariencia de agrado; Esta se subdivide aquí de la manera siguiente: Episcopales, Presbiterianos, Metodistas, Wesleyans, Africos, Anabaptistas, Conexion Lady Hungtindon, Catolics, Indios, Mohametanos y Oayens. Existe hace un año en Sierra Leona una misión católica de la que es jefe el P.P. Blanchel de nación francesa: se ha establecido una capilla y un servicio regular de Iglesia; mas desgraciadamente y a pesar de los esfuerzos de la misión no ha habido hasta hoy un gran número de convertidos.

Empleados civiles y militares

La Colonia de Sierra Leona esta gobernada por un cuerpo legislativo compuesto del Gobernador y siete miembros -las autoridades principales de la colonia- que llevan el título de Honorables. Los sueldos de estos empleados son:

M.M. El Gobernador tiene un sueldo anual de Libras 1500, tres dependientes de la Corte del Almirantazgo con Libras 300, Libras 200 y 200 Libras cada uno. El Secretario Colonial, Libras

Apéndice X

700.00. El abogado de la Reina, Libras 500. El obispo, Libras 900.00. El administrador de la Aduana, Libras 600. Dependientes de la misma con Libras 300, 250, 200 y 100 libras cada uno. El Doctor Colonial, Libras 500. Asistente del mismo, Libras 300.00. El capellán de la guarnición, Libras 400. El comisario general, Libras 350. El Tesorero, Libras 600. El Cajero, Libras 300. Sus empleados en la Secretaría Colonial de á 250, 200 y 2 de 100 Libras. El Secretario privado del Gobernador, Libras 200. El conservador de Archivos y escribano, Libras 400. El encargado del Registro civil, Libras 300. El Jefe de la policía, Libras 300. Magistrado de policía, Libras 500. Tres Jefes de Distrito, Libras 350. Administrador de correos, Libras 100. Juez inglés de la Corte Mixta, Libras 1.500. Secretario de la misma, Libras 700 y un dependiente con Libras 250. La mayor parte de estos empleados ocupan casas de la propiedad del Gobierno inglés por las que nada pagan de renta.

Hay tambien en Sierra Leona un cuerpo de armada compuesto de 350 hombres- 3er Regimiento de la India Occidental-. Está mandado por un Coronel efectivo, 2 Comandantes y 14 oficiales.

La residencia está fuera del círculo de la ciudad, sobre una de las montañas que dominan á Sierra Leona. Se cree que aquel clima es más sano que el de la población, pero en realidad a mi me parece que no existe ninguna diferencia. Agregado á este Regimiento hay una banda de música compuesta de 50 negros, un capellán, 3 médicos y un oficial encargado del cuidado de las barracas militares (pequeñas casas de madera).

Política

A pesar del poco adelanto que ha habido en la Colonia después de la dominación inglesa, es una dicha ver que se disfruta de una tranquilidad perfecta. Los negros de la ciudad tienen más respeto hacia los Europeos que acaso en ninguna otra parte de la Costa de África.

Es bien raro oír hablar de casos de asesinato ó de robos en grande, bien que los ebrios y ladrones rateros no faltan. Es verdad que si el caso llega, las leyes se aplican en todo su rigor sin consideracion de ninguna clase, y este es en mi concepto uno de los medios más favorables que contribuirán a la civilización de este pueblo.

Se puede admitir que la mitad de los habitantes, y sobre todo la juventud de Sierra Leona, saben leer y escribir y 3/4 leer solamente.

Generalmente no aprenden más que las nociones de primera enseñanza y con esto se consideran ya hombres onicios (sic). No hablan más idiomas que un mal inglés. Los demás de Europa son para ellos totalmente desconocidos.

Los países del interior están aún lejos de hallarse en amistad con los ingleses: sus comunicaciones con estos puntos son casi desconocidos.

Los mayores enemigos de la dominación inglesa son los Reyes y Jefes de los países mas importantes de la costa; la razón se funda en la supresión del tráfico de esclavos, sobre el cual ellos fundaban todas sus esperanzas de porvenir y de riqueza.

La Inglaterra ha aumentado ultimamente sus posesiones del

África occidental con la Isla de Sherbro, al Sur de Sierra Leona, y la de Bulama, en el archipiélago de Bisagos. De Sherbro comienza a obtener gran provecho debido a su importancia mercantil. Se han establecido allí las mismas costumbres de Aduana que en Sierra Leona y se cree que este punto llegará en breve á mayor (ilegible) de riqueza que la que hoy tiene la capital de la colonia.

En cuanto a Bulama, antigua posesión portuguesa, no ofrece hasta ahora ningún beneficio y será probable que dentro de poco vuelva á ser abandonada.

Si los ingleses tuviesen más simpatías con las gentes de Mellicouré, sin duda que habrían tomado ya posesión de esta importante rivera. Sin embargo hacen todos sus esfuerzos por arribar á este fin, que lo conseguirán si no se presenta otro obstáculo más poderoso que el que ofrece la simple desafección de aquellos desgraciados habitantes.

Casas de Comercio

Hay en esta Colonia, además de un número creciente de establecimientos perteneciente a los negros, 14 casas de comercio inglesas, 5 francesas (más 6 en las inmediaciones de la Colonia) una americana y otra alemana; ninguna española.

Monedas

La moneda la más corriente aquí es la moneda inglesa; y a excepción de las piezas de oro francés de a 20 frs y de plata de 5 frs, ninguna otra es admitida en este comercio. Las piezas

españolas que antes eran tan estimadas de los negros, son casi desconocidas en la actualidad.

Agricultura é Industria

Propiamente dicho no existe hasta hoy en esta Colonia la menor noción de agricultura ni de industria. El terreno, a pesar de su fertilidad, está completamente abandonado. Se presentan en el mercado algunas legumbres y malas frutas, propias de los países tropicales.

Hay Europeos que llevan 10. 12 y hasta 20 años de residencia en la Colonia, mas a pesar de esto no se conoce todavía un solo jardín cultivado en todo el distrito.

La industria indígena es también casi nula. Hay sin embargo algunos canteros, albañiles, carpinteros, toneleros, herreros, sastres y un crecido número de pesadoses [sic].

Clima

Es fuera de duda que el clima de Sierra Leona es acaso más peligroso para la salud del Europeo que el de cualquiera otro país de la costa del África.

Situada esta población á una Lat. norde 8' 30'' Long Ouest 13' 12'' (Greenwich) y dominada por altas montañas que impiden la libre circulación de la brisa, fácilmente se comprenderá que son motivos de una grande insalubridad. Aparte de esto, las lluvias abundan aquí durante 6 meses del año y se conservan siempre a pesar de la buena vigilancia de policía, aguas

estancadas en los caños y una constante humedad durante aquella época.

Existe en verdad una bella vegetación natural, pero esta insana vegetación suele contribuir al fomento de las enfermedades que se advierten: las frutas conservan siempre un mal gusto, un gusto salvaje, y otro tanto puede decirse respecto de la carne y el agua.

Contribuciones

Dos son los impuestos anuales que se conocen hasta ahora establecidos en esta colonia, uno denominado "Road Tax" (Caminos) que es de un Shilling 6 peniques por persona, sin excepción desde la edad de 16 años en adelante, y otro las fincas rústicas y urbanas de 1 Shilling por cada libra Sterlina que el propietario perciba por la renta de la propiedad inmueble.

Tal es Excmo Señor la estensa relación que en cumplimiento de mi deber me proporciono la distinguida honra de elevar al superior conocimiento de V.E."

FUENTE: AMAE, Legajo 2066, Memoria elaborada por Miguel Suárez el 20 de enero de 1865

10.10.7 FERIA DE MUESTRAS DE ÁFRICA OCCIDENTAL

"El día 28 de febrero tuvo lugar la apertura de la primera exposición agrícola é industrial de Sierra Leona. El acto fue tan solemne como lo permiten los pobres recursos que encierra el país. (...)

"La idea de esta exposición fué concebida unánimemente por los Gobernadores de las colonias inglesas en la Costa occidental de Africa.

Hace un año que se repartieron las invitaciones correspondientes á todas las autoridades del Africa inglesa ó no á fin de que cada cual procurase enviar los artículos de más mérito, pero á última hora se ha visto que eran muy pocos los lugares que estaban representados en la exposición.

Nada se ha visto procedente de Lagos, Cabo Costa, Bony y Accra: tampoco de Fernando Póo ni de las Colonias portuguesas.

No sucedió lo mismo respecto de la colonia francesa del Senegal que ha enviado una hermosa colección de muestras de algodón, tejidos, joyería indígena, maderas, materiales de construcción, plumas para el adorno de sombreros de señora, pistaches y otras semillas importantes del Africa: una colección de animales vivos como camellos, caballos, bueyes, cabras etc. Todos estos objetos llamaron fuertemente la atención de todo el mundo y dado á conocer el adelanto de aquella colonia. En cuanto á los productos y manufacturas inglesas y de otros puntos independientes, han sido tan escasos que por esto y su escasa importancia no merecen mencionarse. Un jurado compuesto de tres

Apéndice X

ingleses, dos franceses y yo ha sido de opinión que de 44 medallas existentes para conmemorar el acto, 20 debían ser distribuidas entre los expositores franceses, mas 28 menciones honoríficas. Esto prueba en mi concepto la superioridad de los artículos franceses comparados con los de las colonias inglesas."

FUENTE: AMAE, Legajo 2066, despacho 9 de Suárez del 25 de marzo de 1865

10.10.8 MEMORIA COMERCIAL DE 1868

Comercio de las posesiones inglesas establecidas en la Costa
Occidental del Africa

[Esta memoria va precedida de una nota en la que se hace alusión a la intención de publicarla en la Gaceta y se felicita al Cónsul por su esmerado trabajo. Es la última que se conserva.]

"Constituye en la actualidad el número de Colonias inglesas establecidas en la costa occidental de África:

Lagos, que tiene por capital al puerto del mismo nombre, en la costa de los esclavos, y se halla situado á una Latitud norte de 6 00 26'' 0'' y á una Longitud Este 1'' 1'' 36''.

Cabo Costa, que forma parte del distrito conocido como "Costa de Oro", en el litoral de la antigua y poderosa nación de los Fantis, y se halla á una Latitud norte 5''-6''-0'' y á una Longitud Este de 3''-33''-24''

Sierra Leona, su capital el puerto de Freetown, que se encuentra situado en la embocadura del río del mismo nombre á una Latitud Norte 8''-29''-42'' y á una Longitud Oeste de 13''-34''44'' y

Gambia que tiene por capital Santa Maria de Bathurst, que se halla á 13''-28''-0'', Latitud Norte y á 18''-55''-44'' Longitud Oeste, siendo este el primer lugar habitado por europeos que encuentra el viajero en el tránsito á bordo de los vapores-correos ingleses, desde Tenerife á Fernando Póo.

De estas cuatro Colonias es Lagos la que se encuentra hoy en el estado más próspero y floreciente. He aquí un ligero resumen que así lo demuestra.

Apéndice X

Importó en 1862	1.948.300 francos
Id " 1863	4.278.475 "
" " 1864	3.019.875 "
" " 1865	4.300.000 "
" " 1866	5.519.114 "
" " 1867	6.252.013 "

y exportó según aparece de la lista oficial que he podido conseguir

En el año de 1862	1.548.300 francos
Id id 1863	3.958.525 "
" " 1864	4.152.325 "
" " 1865	6.567.486 "
" " 1866	7.414.000 "
" " 1867	7.604.550 "

Las importaciones de Lagos consisten en géneros ordinarios de algodón, cauríes (especie de caracolillo de la mar que entre aquellos indígenas tiene el valor de moneda de cambio) licores espirituosos, tabaco americano y del Brasil, objetos de quincallería, hierro en planchas, abalorios, pólvora, armas blancas y de fuego, harina, sal, vinos, cerveza, ginebra, objetos de perfumería, ropa hecha, aguardiente del Brasil y americano, carnes y pescados en latas, frutas prensadas, biscochos y varias clases de calzados.

Forman las aportaciones de aquel nuevo país el aceite de palma, que es el de mejor calidad en la costa, y cuyo precio actual es allí de Libras 38 y de 48 en Inglaterra, elevándose á la suma de 3.580.000 francos el valor que de dicho artículo han

obtenido aquellos negociantes, durante el año último; almendras de palma, goma copal, marfil, pieles y una regular cantidad de algodón en rama, cuya calidad es muy buena.

Los derechos recaudados por la Aduana ascienden á 875.000 francos en solo el año de 1868.

Las mercancías procedentes de Europa ó de América, pagan un derecho de 4 por ciento.

Los productos del país, están libres de toda gravación fiscal.

Han entrado y salido en Lagos en el año último 286 barcos midiendo un total de 42.123 toneladas.

La navegación inglesa figura en primera línea con un número de 197 buques mayores, la francesa con 28, con 10 la italiana, 26 la de Alemania y holandesa, 21 la portuguesa y 4 la brasileña.

A 3.217.606 francos se eleva el valor de las mercancías importadas en Lagos, durante el año último y á 3.711.090 el de los productos africanos exportados para aquella nación.

La Alemania aparece en la lista de las importaciones de Lagos con una cifra de 462.647 francos, siendo de 1.061.229 el valor de sus exportaciones.

Francia figura en las importaciones con una suma de 340.599 francos y con 1.029.791 en la lista de los artículos exportados.

Siguen después formádo el comercio de aquel país Gambia, Sierra Leona, Porto Novo, Porto Seguro, Badagri, Mozambique, Zanzibar, el Brasil y los Estados Unidos de América, países todos que figuran por sumas de bastante consideración en las operaciones mercantiles de Lagos, punto que ofrece hoy el más

risueño y lucrativo porvenir al comercio.

Cabo Costa es una pequeña Colonia inglesa que poco ó nada adelanta en ningún sentido.

Su comercio no tiene hoy más importancia que hace diez años, siendo muy poco lo que por aquella parte de la Costa de África ha penetrado la civilización europea, no obstante que los ingleses sostienen allí bien atendidas las misiones protestantes.

El valor de las importaciones de Cabo Costa en 1868, es de 35.160 francos y de 378.949 el de las exportaciones.

Han entrado y salido en el año ultimo 84 barcos, de los cuales 38 fueron ingleses, 16 americanos, 12 portugueses, 12 holandeses, 4 brasileños y 2 franceses.

Cabo Costa produce aceite de Palma, que es poco estimado en Inglaterra por su calidad inferior al de otros puntos, un poco de oro en polvo, goma copal, marfil, una pequeña cantidad de algodón, pieles de mono y almendras de palma. También cultiva maíz que es muy bueno.

Accra forma parte de aquella Colonia y es de allí que Cabo Costa saca algún provecho, especialmente desde que por un tratado celebrado entre la Holanda y la Inglaterra, ha quedado bajo el protectorado de esta última todo el Distrito de Accra, que antes pertenecía á las dos naciones.

En él se sostiene aun establecida una factoría española, cuyo dueño y director, D. Pedro Cuzcó, adelanta en su capital.

Tanto las importaciones como las exportaciones de Accra se hacen en la actualidad, por lo general, con y para Inglaterra.

Verdad es que ya se trate de aquel punto ó de otros varios

de la Costa es lo cierto que los negociantes preferirían, por lo que respecta á ciertos artículos, dirigirse á Santa Cruz de Tenerife, mas esto hasta ahora no les ha sido posible, en razon á la rigurosa cuarentena que tanto de ida como de vuelta se les estuvo imponiendo á los vapores-correos ingleses que visitan la costa cada quince dias, haciéndo ó debiendo hacer, escala en Santa Cruz.

Por fortuna parece que ha cesado ya semejante práctica y siendo así, no cabe duda que en breve volveremos á ver reanudarse las lucrativas operaciones de comercio que antes existían entre ambos países.

Sierra Leona que es hoy la residencia del Gobernador General de las posesiones británicas y cuyo sueldo anual es de 80.000 francos, ha aumentado su comercio durante los últimos años.

Ha importado en 1862 - 5.420.708 francos

Id	"	"	1863 - 5.560.006	id
"	"	"	1864 - 6.885.000	"
"	"	"	1865 - 6.914.000	"
"	"	"	1866 - 6.280.276	"
"	"	"	1867 - 6.988.000	"
"	"	"	1868 - 7.117.000	"

Ha exportado en los últimos siete años,

En 1862	6.819.011	francos
" 1863	6.592.982	id
" 1864	5.931.000	"
" 1865	6.992.000	"
" 1866	6.772.149	"

Apéndice X

" 1867	7.086.000	"
" 1968	7.308.111	"

Entraron y salieron en este puerto durante 1868, 768 barcos midiendo un total de 67.400 toneladas.

De ellos, 279 trajeron pabellón inglés, 81 pabellón francés, 32 norteamericano, 2 liberianos y 1 holandés.

Sierra Leona, así que los demás países de la Costa del Sur [sic], sostiene sus operaciones mercantiles principalmente con Inglaterra, y secundariamente con Francia, los Estados Unidos, Gambia, Tenerife, Madeira, Fernando Póo, Calabar, Bony, Lagos, Cabo Costa y Sherbro, en el río Gallinas.

Las mercancías importadas de Europa pagan aquí el 4 p%

Los productos indígenas, son libres de importación y de exportación.

La Aduana de Sierra Leona produjo el año último 816.313 francos.

Forman las importaciones de esta Colonia los géneros de algodón manufacturados en Ynglaterra, ropa hecha, tabaco en rama y labrado, sal, aguardiente, cerveza, brandy, ginebra, objetos de quincallería, conservas alimenticias, pólvora, armas de todas clases, vinos, frutas secas y en conservas, limonada gaseosa, ladrillos, muebles de casa, loza, calzado, harina, abalorios, madera en planchas, caballos vivos, coches pequeños, cristales, pinturas, ropas finas, objetos de escritorio y libros.

Consisten las exportaciones en aceite de palma, nuez de palma, ajonjolí, cacahuete -pistache- nuez de cola, gengibre, oro

en polvo, madera de construcción, cueros de vaca, pieles de mono y de otros animales monteses, marfil, almidón y un poco de café. También abunda el arroz, el añil y la cola copal.

El valor de las mercancías inglesas importadas en este puerto durante el año último, es de 5.617.833 francos y el de los productos exportados para Inglaterra, de 1.401.074.

Se calculan en 280.000 francos las importaciones francesas. Siendo de 1.807.858 el valor de las exportaciones que, tratándose de aquella nación, consisten en pistachos ó cacahuets, producto que sólo abunda en los países situados al norte de Sierra Leona, tales que Mallicourée, Rio Pongo-Núñez, Islas de Los, Matacón, Bubama y Fourecareak.

Las importaciones francesas, consisten en géneros ordinarios de algodón, aguardiente comun, vino claret ordinario, limonada gaseosa, licores finos y berrotería [sic].

El Comercio norteamericano, que ha recobrado aquí su antigua importancia, consiste, la importación, en tabaco en rama, aguardiente y bizcochos, elevándose á la suma de 1.051.607 francos el valor de la misma y á 1.580.607 el de la exportacion, que la forma los cueros de vaca, gengibre, aceite de palma, nuez de palma, pistachos y ajonjolí.

De los pueblos dependientes de Sierra Leona, el que más ayuda con sus tributos es el de Sherbro, cuyos derechos de Aduana en 1808 ascienden á 160.000 francos.

Actualmente tocan en aquella rica rivera dos veces al mes los vapores ingleses que salen de Liverpool el dia 10 y llegan aquí el 25.

Tambien hacen escala, tanto á la venida como á la vuelta, en la Isla de Bulama, cuyo país no ofrece todavía ningún halagüeño porvenir al comercio inglés, que apenas es allí conocido, y nada tendría por tanto de extraño ver al Gobierno británico acordar su inmediato y completo abandono.

La navegacion francesa es sin embargo de mayor importancia todos los días, y esto consiste en que abunda en Bubama el producto del pistache, siendo su calidad superior á la de los países vecinos de Sierra Leona.

Gambia que es otra de las posesiones británicas, dependientes de Sierra Leona, bien que gobernada, como la de Lagos y Cabo Costa por un administrador civil, no ofrece tampoco ningún adelanto en el comercio inglés.

Han entrado y salido en aquel puerto durante el año último 355 barcos, siéndo su porte de 54.662 toneladas.

De estos, 180 fueron ingleses, 158 franceses, 10 norte americanos, 4 (de cabotage) portugueses y 3 holandeses.

Las importaciones de la Gambia en 1868 suman 2.758.356 francos, y 3.901.484 las exportaciones.

Los países que más comercian con Bathurst son Inglaterra, cuya importación en el año último es de 1.852.040 francos siendo de 500.796 el valor de la exportación: Francia, que ha vendido mercancías por valor de 484.072 francos y comprado productos por el importe de 2.875.726: los Estados Unidos, Portugal y sus Colonias, Tenerife y Holanda.

Los artículos de importación son allí los mismos que en Lagos y Sierra Leona: los de exportación consisten en cacahuetes,

siendo su clase la más apreciada en Francia; ajonjolí y goma copal.

La navegación de buque de vela ha disminuido en Gambia, lo mismo que en los demás puntos de la costa de África.

En cambio ha aumentado la de vapor, que es hoy la que estos negociantes prefieren por la rapidez y seguridad de sus viajes.

En la actualidad existen dos líneas de paquetes ingleses, una que los manda á la Costa occidental de África cada 15 días y otra que comienza ahora, haciendo viajes mensuales.

Los fletes que estos vapores cobran son los siguientes:

Telas de algodón, por cada tonelada de enebro, 93 francos 75 cs.- Aguardiente, por 1.444 litros, 72 fs. 52 cs. Berritería hierro labrado a 72 fs. 52 cs. la tonelada de á 20 quintales. Cerveza 2 fs 50 cs. la docena.- Velas estáricas, ropa hecha, telas finas, té y muebles de casa 60 francos por tonelada de enebro. Harina, azucar, frutas prensadas, papel blanco y de colores, madera en planchas y perfumería 93 francos 75 céntimos la tonelada inglesa. El aguardiente, el vino y el tabaco 72 fs 50 cs. la tonelada de á 20 quintales.

Estos son los precios actualmente señalados á las mercancías que desde Liverpool se dirijen á Gambia ó Sierra Leona. En cuanto á las destinadas á Cabo Costa ó Lagos tienen un aumento de 8 á 10 p%.

El aceite de palma que se embarque á bordo de los vapores correos, ya sea en Gambia, Sierra Leona ó sus inmediaciones, paga 62 francos la tonelada inglesa. El gengibre, 69. Los cueros de vaca secos, 75. Almendras de palma, 50 francos el loiseaux

(medida usada y tolerada oficialmente es todos estos países, cuyo equivalente es de 12 1/2 kilogramos). Cacahuete y ajonjolí pagan 62 francos 50 cents. por tonelada. El arroz, 68 francos. Oro en polvo, el 2 p % de su valor. Nuez de cola, 68 francos. Marfil 62.50 y goma copal 62 francos.

En cuanto á los productos que se embarquen en Lagos, Accra, Cabo Costa, Monrovia y sus adyacentes, tienen un recargo del 8 p % sobre los precios mencionados.

Los artículos indígenas, se compran en Sierra Leona y sus inmediaciones á los precios siguientes:

Aceite de Palma, á 750 francos la tonelada inglesa

Ajonjolí, á 250 idem id

Cueros secos, 250 " "

Cacahuete, 200 " "

Gengibre, 754 " "

Arroz, 250 " "

Marfil á 2 francos 50 cents. la libra.

Añil, á 1 id , 50 id, id

Goma copal á 6 id, 50 id, "

Cera amarilla, á 2.200 francos la tonelada inglesa

Almidon á 2 cents. la libra

Creos [sic] dulces, á 1 franco la docena

Pieles de tigre, una, 25 fs. siendo de buena calidad

Id de lo mismo, una, 5 francos; y en cuanto al oro en polvo, que escasea más y más todos los días; se compra en la actualidad á 100 fs. la onza.

El pistache ó cacahuete de Valencia empieza felizmente á

formar una competencia ya notable, con el que á las orillas de estos ríos se cosecha, y muchísimo sería de desear que el laborioso pueblo valenciano, estimulado por los resultados tan favorables que se han obtenido durante estos últimos años, en que tanto aumentó el comercio en aquel producto, continuase trabajando con empeño á fin de conseguir así que los 400 barcos franceses que anualmente salen de esta costa, llevándo á su país la respetable cifra de 100.000 toneladas de pistacho, prefieran quedarse en nuestra rica Provincia para tratar en un artículo que, ademas de ser de una cultivación tan sencilla como económica, produce una utilidad segura y está menos espuesto que cualquiera otro á la variación de los tiempos.

Y como prueba de esta verdad, permítaseme exponer aquí que la respetable casa francesa establecida en esta Ciudad de los señores Leamte y Buhot que se dedica exclusivamente á la compra de aquel producto, ha ganado el año último 60.000 francos, siendo de advertir que por causa de la guerra que existe entre algunos pueblos del interior, no han podido cargar más que 16 barcos.

No tengo noticia de que ningún buque español -excepto los pocos que han sido despachados para Fernando Póo haya visitado esta costa en 1868. En contra la marina de guerra de nuestro país, se ha presentado por estas aguas con más frecuencia que de costumbre, consiguiendo así alentar un poco el ya abatido espíritu de los negros ancianos hijos de estas comarcas, que tanto quieren y respetan el nombre español.

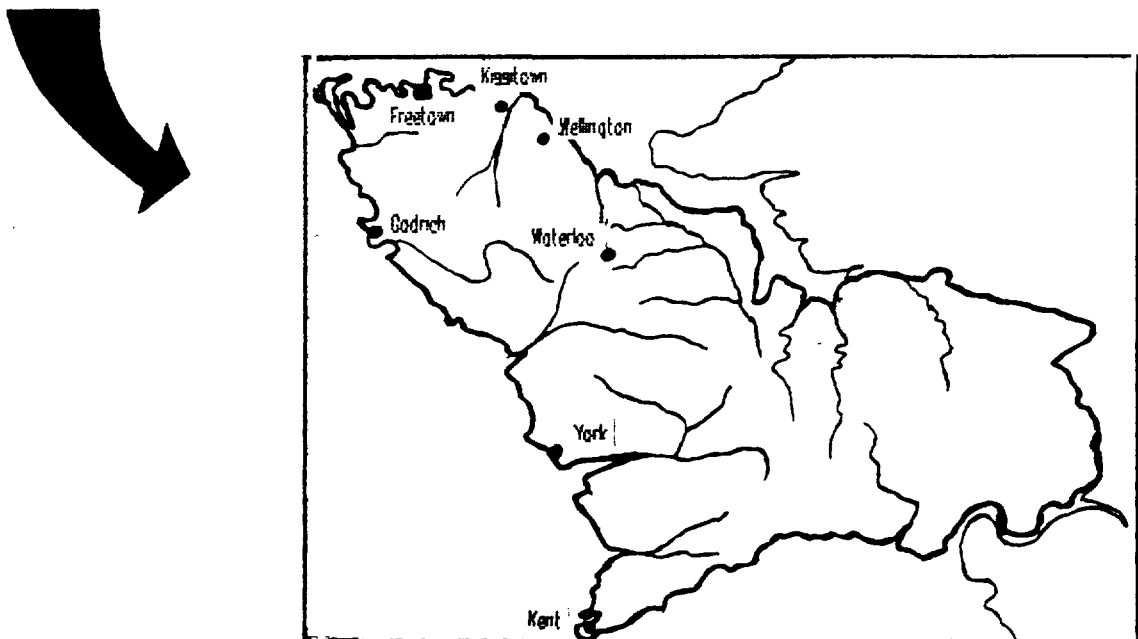
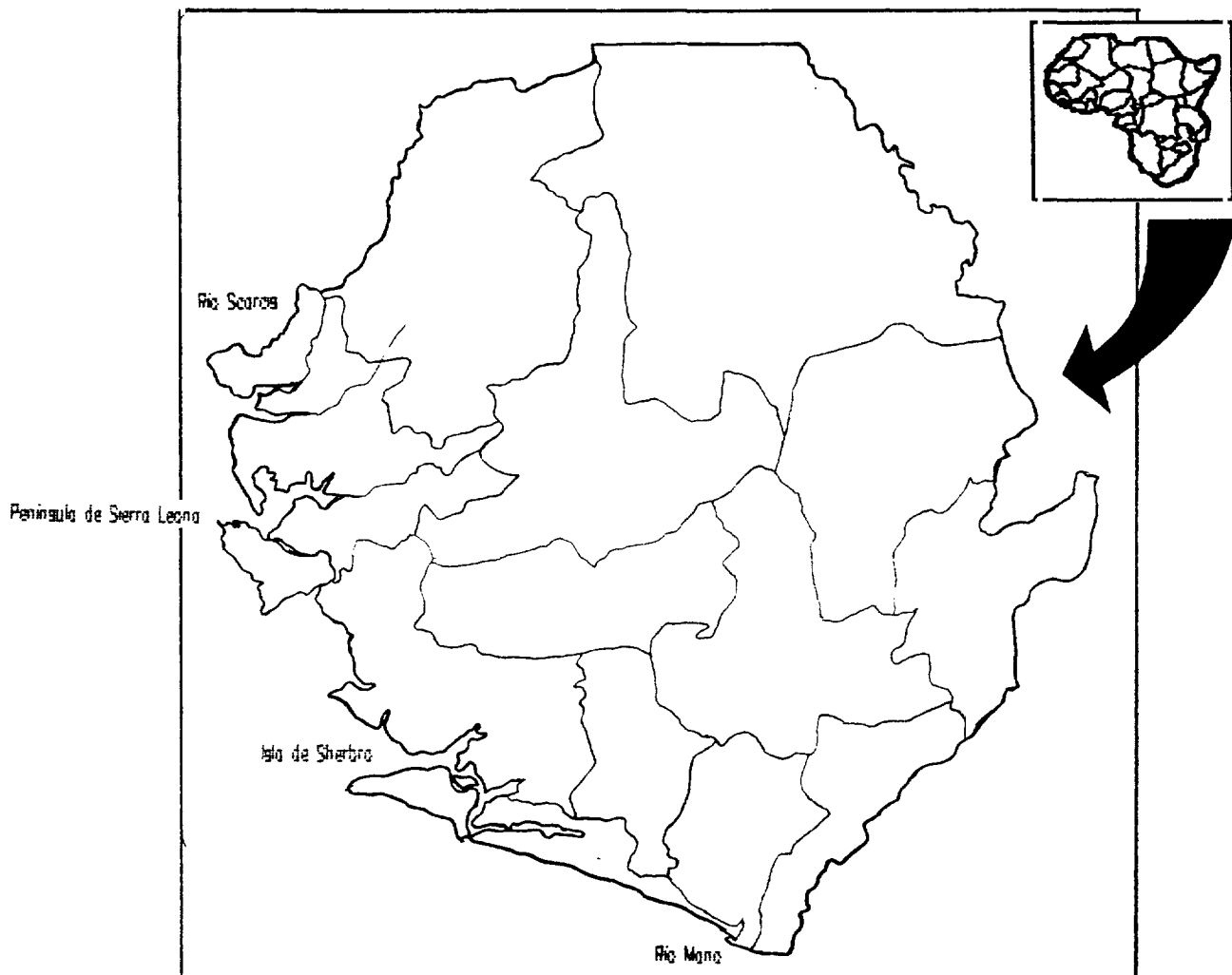
Tampoco ha sido conducido en el año último, ante estos tribunales ningún barco negrero y esta es en mi concepto la mejor

prueba que se puede aducir para convencerse de la completa desaparición del comercio de esclavos".

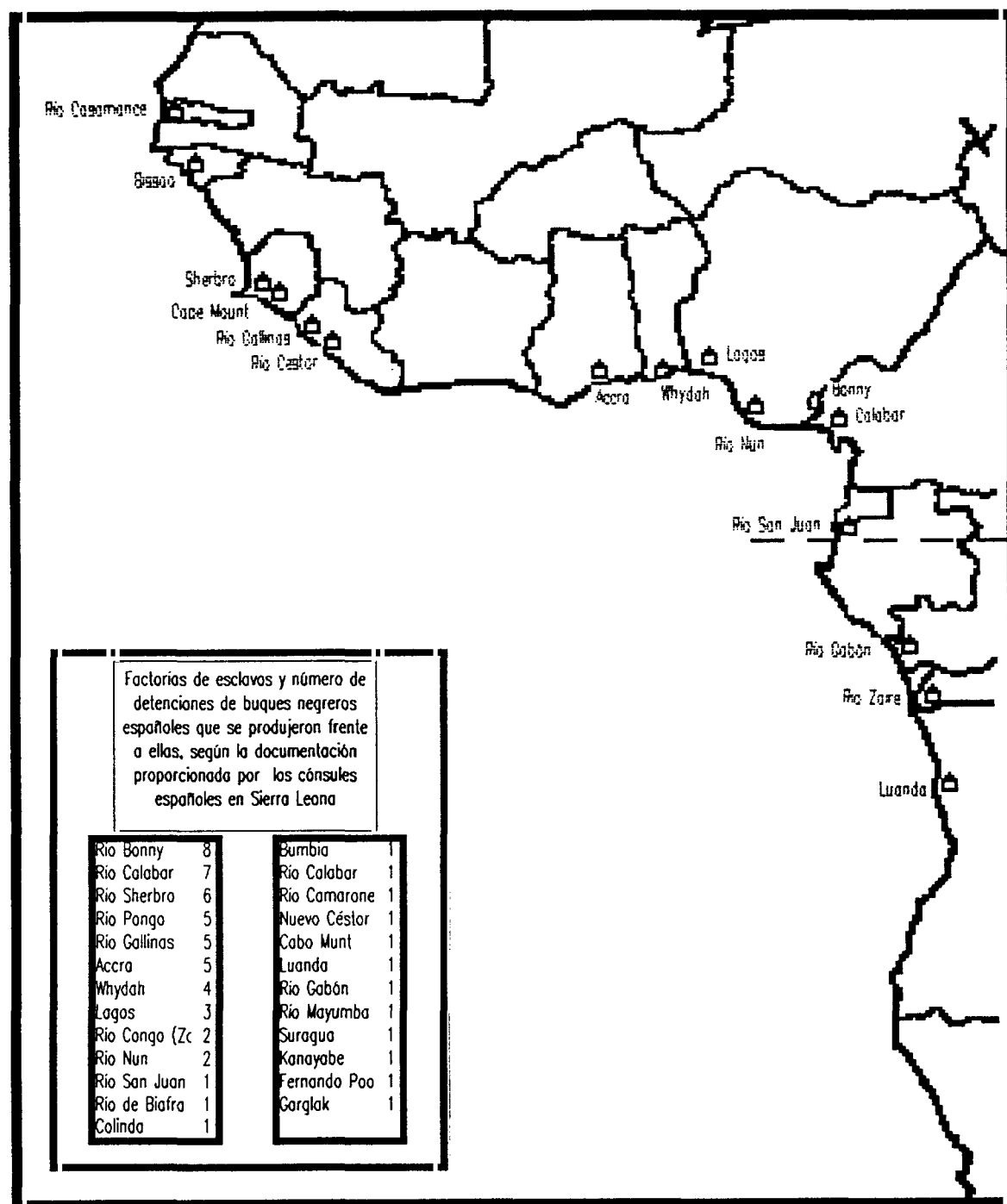
FUENTE: AMAE, Legajo 2066, Memoria elaborada por Miguel Suárez el 14 de enero de 1869

MAPAS

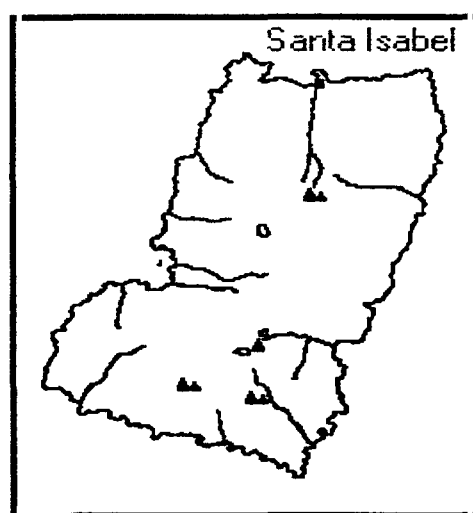
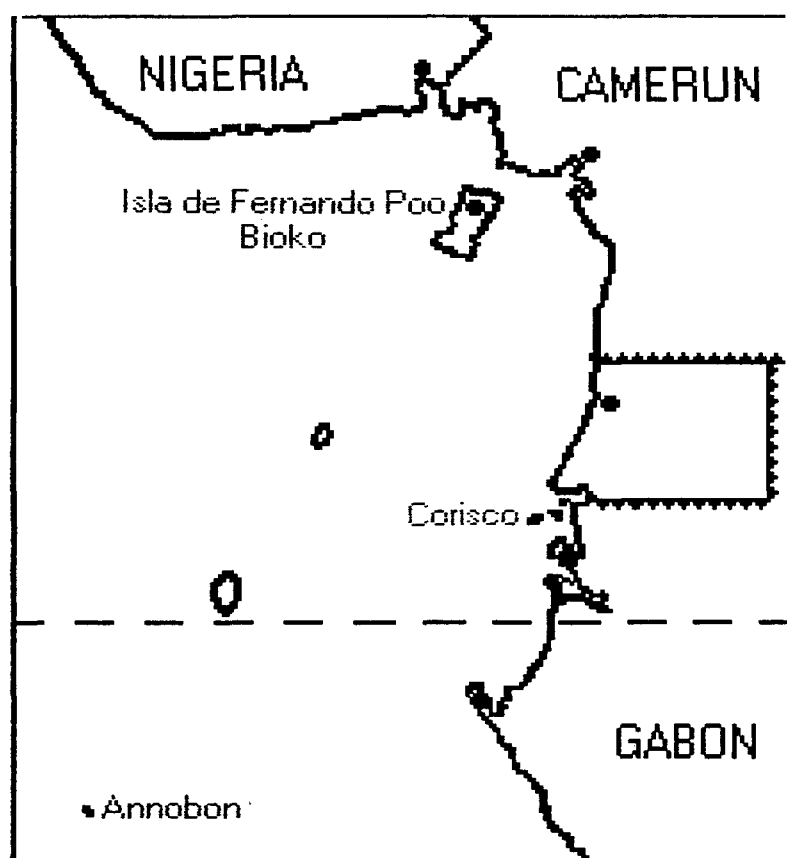
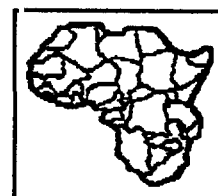
Sierra Leona en el siglo XIX



Factorías de esclavos en la costa occidental de Africa en el siglo XIX



Posesiones españolas en el Golfo de Guinea en el siglo XIX



FUENTES

ARCHIVO HISTORICO NACIONAL

Todos los legajos consultados pertenecen a la Sección de Estado

- Expedientes alfabéticos por el número de barcos apresados con cargamento de esclavos:

Legajo: 8015 (letras A y B)
8016 (letra C)
8017 (letra C)
8018 (letras D-E)
8019 (letras F-G)
8020 (letras H-I-J)
8021 (letra L)
8022 (letra M)
8023 (letras N-O)
8024 (letra P)
8025 (letra R)
8027 (letra T)
8026 (letra S)
8028 (letras V-Z)

- Documentación ordenada cronológicamente:

Legajo: 8030 (año 1819)
8031 (años 1820 a 1823)
8032 (años 1824 a 1826)
8033 (años 1827 a 1831)
8034 (años 1832 a 1835)
8035 (año 1836)
8036 (años 1837 a 1839)
8037 (años 1840 y 1841)
8038 (año 1842)
8039 (años 1843 y 1844)
8040 (año 1845)
8041 (año 1846)
8042 (año 1848)
8043 (años 1849 y 1850)
8044 (año 1851)
8045 (año 1852)
8046 (año 1853)
8047 (año 1854)
8048 (año 1855)
8049 (hasta 1861)
8060 Expediente del desembarco de bozales en Nuevitas en
1854

y Legajo 101, documento 42: Consulta del Consejo de Estado sobre
Sierra Leona, 1820

ARCHIVO DEL MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

Legajo 2066: Documentación sobre el consulado español en Sierra Leona

Hay también documentación sobre otros consulados y viceconsulados españoles en Africa en los legajos:

1637 y 2541, relativos a Liberia

2095 y 2096, relativos a Accra

2097, relativo a Dakar, Gorea, Douala y Lourenço Marques

2099, relativo a Sierra Leona

2094, relativo a Zanzíbar

2890-2891, relativo a las posesiones españolas en Guinea de 1846 a 1918

Sin embargo, constituyen por lo general noticias sueltas, escasas y sin continuidad, en su mayoría posteriores a los años en que hubo consulado español en Sierra Leona, por lo que no los hemos empleado para este trabajo.

PUBLIC RECORD OFFICE DE LONDRES

Sección del COLONIAL OFFICE (C.O.)

La serie C.O. 267 contiene documentación relativa a la colonia de Sierra Leona. Los años de 1819 a 1875, en que existió el Tribunal Mixto anglo-español, corresponden a los legajos C.O. 267/49 a C.O. 267/328. De ellos hemos consultado:

C.O. 267/105, con despachos del gobernador Finley relativos a la trata en 1830

C.O. 267/111, con el censo de emancipados en Sierra Leona

C.O. 267/172, con el informe de R.R. Madden sobre Sierra Leona en 1841

C.O. 267/286, con el informe del coronel Ord sobre Sierra Leona en 1865

C.O. 267/174, con los documentos de emancipación de los esclavos a bordo de la Segunda Rosario y el Jesús María

Además de esta serie, hemos consultado documentación relativa a Sierra Leona durante este período en:

C.O. 271/1 a C.O. 271/4, que contiene la colección del The Royal Gazette & Sierra Leone Advertiser entre 1817 y 1887

C.O. 325/37, con documentación relativa a la trata de esclavos en Sierra Leona entre 1826 y 1840 y en Fernando Poo entre 1831 y 1833

Sección del FOREIGN OFFICE (F.O.)

Hay información relativa al tráfico negrero en las siguientes series:

Serie F.O. 84, dedicada a la trata de esclavos

Serie F.O. 312, archivos del Tribunal Mixto de Ciudad del Cabo

Serie F.O. 314, archivos del Tribunal Mixto de Spanish Town, en Jamaica

Serie F.O. 313, archivos del Tribunal Mixto en La Habana

Fuentes

Series F.O. 128, F.O. 129 y F.O. 131, archivos del Tribunal Mixto de Río de Janeiro

Serie F.O. 72, dedicada a las relaciones entre Gran Bretaña y España

Serie F.O. 315, compuesta por 96 legajos, que contiene los archivos del Tribunal Mixto de Sierra Leona. De ellos hemos consultado los legajos que contienen los despachos enviados por el Foreign Office al juez británico del Tribunal Mixto:

F.O. 315/1: desde 1819 hasta 1824

F.O. 315/2: desde 1825 hasta 1830

F.O. 315/3: desde 1831 hasta 1835

F.O. 315/4: desde 1836 hasta 1838

F.O. 315/5: desde 1839 hasta 1840

F.O. 315/6: desde 1841 hasta 1843

F.O. 315/7: desde 1844 hasta 1846

F.O. 315/8: desde 1847 hasta 1850

F.O. 315/9: desde 1851 hasta 1858

F.O. 315/10: desde 1859 hasta 1860

F.O. 315/11: desde 1861 hasta 1866

El resto de la serie está integrado por correspondencia varia (F.O. 315/12 a 15); las listas de esclavos emancipados por el tribunal mixto (F.O. 315/31 a 36); el diario de sesiones del tribunal (los legajos F.O. 315/26 al 30, ambos inclusive, contienen las condenas de buques españoles); y la documentación incautada a buques negreros (los legajos F.O. 315/71 a 95, ambos inclusive, contienen la documentación hallada en los buques negreros españoles).

BIBLIOGRAFÍA

ACADEMIA DE CIENCIAS DE CUBA: La esclavitud en Cuba, La Habana, 1986

ALAGOA, E. J.: The Niger delta and the Cameroon region, en Africa in the nineteenth century until the 1880s, vol VI de General History of Africa, J. Fade Ajayi Ed., University of California Press, UNESCO, 1989

ALEXANDER, G. W.: Letters on the emancipation; with a reply to objections made to the liberation of the slaves in the Spanish colonies; addressed to friends on the continent of Europe, during a visit to Spain and Portugal, London, 1842 (reprinted by ARANGO Y PARREÑO, Francisco de: Obras, La Habana, 1888

ARMARIO SÁNCHEZ, Fernando: Esclavitud y abolicionismo en Cuba durante la regencia de Espartero, en Esclavitud y derechos humanos. La lucha por la libertad del negro en el siglo XIX, F. de Solano y A. Guimera, Madrid, CSIC, 1990

ARNALTE, L. Arturo: El Tribunal Mixto anglo-español de Sierra Leona, 1819-1865, en Cuadernos de Historia Moderna y Contemporánea, nº. 6, Madrid, 1985

ARROYO JIMÉNEZ, Paloma: La sociedad abolicionista española (1864-1886), en Esclavitud y derechos humanos. La lucha por la libertad del negro en el siglo XIX, F. de Solano y A. Guimera, Ed. Madrid, CSIC, 1990

BARCIA, María del Carmen: Burguesía esclavista y abolición, La Habana, 1987

BAROJA, Pío: Los pilotos de altura, Madrid, 1954

BARREDA, Fernando: La trata negrera desde el puerto de Santander, en Boletín de la Biblioteca Menéndez Pelayo, vol. XXIX, nº 1 y 2, Enero-Julio 1953

BASTIDE, Roger: Las Américas negras. Las civilizaciones africanas en el Nuevo Mundo, Madrid, 1969

BENDER, Gerald: Angola: mito y realidad de su colonización, México, 1980

BERTAUX, Pierre: África. Desde la prehistoria hasta los estados actuales, Madrid, 1973, 2a. ed. en castellano

BETHELL, Leslie: The Mixed Comissions for the suppression of the transatlantic slave trade in the nineteenth century, en Journal of African History, VII, I (1966), págs. 79-93

BLASSINGAME, John W.: *Slave Testimony: Two Centuries of Letters, Speeches, Interviews, and Autobiographies*, Louisiana State University, 1986

BOUET-WILLAUMEZ, Louis Eduard: *Commerce et traite des noirs aux côtes occidentales d'Afrique*, Geneve, 1978

BRANTLINGER, Patrick: *Victorians & Africans: The Genealogy of the Myth of the Dark Continent*, en "Race", Writing and Difference, Henry Louis Gates Jr. Ed., University of Chicago Press, 1986

BUALE BORIKO, Emiliano: *El laberinto guineano*, Madrid, 1989

CABLE, Mary: *Black Odissey: The case of the slave ship Amistad*, New York, 1977

CAPELA, Jose: *Escravatura: a empresa do saque, o abolicionismo (1810-1875)*, Oporto, 1974

CAYUELA FERNÁNDEZ, José Gregorio: *Los capitanes generales ante la cuestión de la abolición (1854-1863)*, en Esclavitud y derechos humanos. La lucha por la libertad del negro en el siglo XIX, F. de Solano y A. Guimera, Ed., Madrid, CSIC, 1990

CEPERO BONILLA, Raúl: *Azúcar y abolición*, Barcelona, 1976

CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo: *América Hispánica (1492-1898)*, vol 6 de Historia de España, dirigida por Manuel Tuñón de Lara, Barcelona, 1983

CHATWIN, Bruce: *El virrey de Ouidah*, Barcelona, 1983

CONNEAU, Captain Teophilus: *A slaver's Log Book or 20 years residence in Africa*, London, 1977

COOPER, Frederick: *The problems of slavery in African studies*, en Journal of African History, nº 20, 1, 1979

COQUERY-VIDROVITCH, C y MONIOT, H.: *África negra de 1800 a nuestros días*, Barcelona, 1985

CORTES LÓPEZ, José Luis: *Introducción a la historia del África negra*, Madrid, 1984

CORWIN, Arthur: *Spain and the abolition of slavery in Cuba*, Texas, 1968

- CURTIN, Philip: The Atlantic slave trade. A census, Madison, 1969
- CURTIN, Philip: Africa remembered. Narratives by West Africans from the Era of the Slave Trade, University of Wisconsin, 1977
- DAGET, Serge: The abolition of the slave trade, en Africa in the nineteenth century until the 1880s, vol VI de General History of Africa, J. Fade Ajayi Ed., University of California Press, UNESCO, 1989
- DALLAS, R. C.: The history of the Maroons, from their origin to the establishment of their chief tribe at Sierra Leone: including the Expedition to Cuba, for the purpose of procuring Spanish chasseurs; and the state of the Island of Jamaica for the last ten years with a Succint History of the Island previous to that period, Londres, 1803. Hay traducción española en Casa de Las Américas, La Habana, 1980
- DAVIDSON, Basil: Africa in History: Themes and Outlines, New York, 1974
- DAVIDSON, Basil: Black Mother: Africa and the Atlantic slave trade, London, 1980
- DAVIS, Charles T. y GATES, Henry Louis: The slaves narrative, Oxford University Press, 1990
- DAVIS, David Brion: Slavery and human progress, New York, 1986
- DAVIS, David Brion: Slavery and the Post World War II Historians, en Slavery, Colonialism and Racism, editado por MINTZ, Sidney, New York, 1974
- DESCHAMPS, Hubert: Histoire de la traite des noirs, Paris, 1972
- DIOP, L. M.: Le sous-peuplement de l'Afrique noire, en Bulletin de l'Ifan, B.T. nº 40, nº 4, 1978
- DuBOIS, W. E. B.: The suppression of the African slave trade to the United States of America. 1638-1870, Harvard College, 1896 (reprinted Williamstown, Massachusetts, 1970)
- DUMONT, René: L'Afrique Noire est mal partie, París, 1962
- ELKINS, Stanley: Slavery: a problem in American institutional and intellectual life, Chicago, 1969, 2nd. ed.
- ELOLA OLASO, Teresa y DIEZ, Margarita: Traficantes y usureros en

Cuba, 1800-1868, en Historia 16, año XIII, nº 81

ELY ROLAND, Taylor: Cuando reinaba su majestad el azúcar. Estudio hitórico-sociológico de una tragedia latinoamericana: el monocultivo y evolución del proceso, Buenos Aires, 1973

Exposition of the African Slave Trade from the year 1840, to 1850, inclusive. Prepared from official documents, and published by the direction of the representatives of the religious society of friends, Philadelphia, 1851 (Hay reedición en New York, The Black Heritage Library Collection, 1971)

FARWELL, Byron: Burton. A Biography of Sir Richard Francis Burton, Penguin Books, 1990

FERNÁNDEZ CANALES, Consuelo: Experiencias de la opinión pública ante la abolición de la esclavitud en Puerto Rico, en Esclavitud y derechos humanos. La lucha por la libertad del negro en el siglo XIX, F. de Solano y A. Guimera, Madrid, CSIC, 1990

FERNÁNDEZ-GAYTAN, José: Presencia de España en el Golfo de Guinea (1778-1858), en Africa, nº 315, 1958

FOGEL, Robert W. y ENGERMAN, Stanley L.: Tiempo en la cruz. La economía esclavista en los Estados Unidos, Madrid, 1981

FONTÁN Y LOBE, Juan: Notas para la historia de nuestras posesiones en Guinea. El principio de la estabilidad de España. El primer gobernador español, en Africa, nº 24, 1943

FRANCO, José Luciano: Ensayos históricos, La Habana, 1974

FRANCO, José Luciano: Comercio clandestino de esclavos, La Habana, 1980

FRYER, Peter: Black People in the British Empire. An Introducction, London, 1989

FYFE, Christopher: A history of Sierra Leone, New York, 1962

FYLE, C. M.: The History of Sierra Leone. A concise introduction, London, 1981

GAIGA, Lorenzo: Tras la ruta de los esclavos, Madrid, 1973

GENOVESE, Eugene: Esclavitud y capitalismo, Barcelona, 1971

GODDARD, T. N.: Handbook of Sierra Leone, London, 1925 (y New York, 1969, Negro University Press)

GRACE, John: Domestic slavery in West Africa, with particular reference to the Sierra Leone protectorate, 1886-1927, London, 1975

GUERRA, Ramiro: Azúcar y población en las Antillas, La Habana, 1974

HEADRICK, Daniel, R.: Los instrumentos del imperio: tecnología e imperialismo europeo en el siglo XIX, Madrid, 1989

HIBBERT, Christopher: Africa Explored. Europeans in the Dark Continent. 1769-1889, London, 1982

HOGG, Peter: The African Slave Trade, London, 1973

JONES, Adam y JOHNSON, Mario: Slaves from the Winward Coast, en Journal of African History, nº 21, 1980

KI-ZERBO, Joseph: Historia del África negra, Madrid, 1980, 2 vols.

KI-ZERBO, Joseph: L'economie de traite en Afrique noire ou le pillage organisé (XV au XX siècle), en Presse Africaine, nº 11, dec. 1956, Janvier 1957

KLEIN, Herbert S.: African Slavery in Latin America and the Caribbean, New York, 1986

LANGELLE, Maurice: L'esclavage, Paris, 1967

LAVIÑA, Javier (transcripción e introducción): Doctrina para negros, de Nicolás DUQUE ESTRADA: Explicación de la doctrina cristiana acomodada a la capacidad de los negros bozales, Barcelona, 1989

LE RIVEREND, Julio: Historia económica de Cuba, Barcelona, 1972

LINIGER-GOUMAZ, Max: Small is not always beautiful. The Story of Equatorial Guinea, London, 1988

LOVEJOY, Paul E. (coordinador): Africans in bondage. Studies in Slavery and the slave trade, University of Wisconsin Press, 1986

LOVEJOY, Paul E.: Transformations in Slavery: A history of slavery in Africa, Cambridge University Press, 1983

LUKE, Harry Charles: A bibliography of Sierra Leone, preceded by an essay on the origin, character and peoples of the Colony and protectorate, London, 1925 (y New York, 1969, Negro University

Press)

MAJO FRAMIS, Eduardo: Luis Sorela, explorador de Fernando Poo, en Africa, nº 185, Madrid, 1957

MANNING, Patrick: **Slavery and African Life. Occidental, Oriental, and African Slave Trades**, Cambridge University Press, 1990

MANNIX, Daniel P. y COWLEY, M.: **Historia de la trata de negros**, Madrid, 1970

MARTÍNEZ CARRERAS, J. U.: **África joven**, Madrid, 1975

MARTÍNEZ CARRERAS, J. U.: España y la abolición de la esclavitud durante el siglo XIX, en Anexos de la Revista de Indias, nº 2, Madrid, 1986

MARTÍNEZ CARREAS, J. U.: La abolición de la esclavitud en España durante el siglo XIX, en Esclavitud y derechos humanos. La lucha por la libertad del negro en el siglo XIX, F. de Solano y A. Guimera, Ed. Madrid, CSIC, 1990

MARTÍNEZ SANZ, Padre Miguel: **Apuntes sobre Fernando Poo**, Madrid, 1856

MESA, Roberto: **Algunos problemas coloniales en el siglo XIX**, Madrid, 1965

MEYER, Jean: **Esclavos y negreros**, Madrid, 1989

MILLER, Randal: **Dear Master: Letters of a slave family**, Cornell University Press, 1978

MORENO FRAGINALS, Manuel: **El ingenio. Complejo económico social cubano del azúcar**, La Habana, 1978, 3 vols.

MORENO FRAGINALS, Manuel: **La historia como arma y otros estudios sobre esclavos, ingenios y plantaciones**, Barcelona, 1983

MORENO GARCÍA, Julia: España y la Conferencia antiesclavista de Bruselas, 1889-90, en Cuadernos de Historia Moderna y Contemporánea, nº 3, Madrid, 1982

MORENO GARCÍA, Julia: España y el comercio de esclavos a mediados del siglo XIX, separata de la Revista de la Universidad Complutense. Vol. XXVIII, nº 113, Julio-Septiembre 1978

MORENO GARCÍA, Julia: **El abolicionismo en la política**

internacional del siglo XIX: la actitud de España, en Anexos de la Revista de Indias, nº 2, Madrid, 1986

MORENO MASÓ, José Joaquín: **Las embarcaciones negreras en Cuba (1791-1818): Un análisis social**, en Historia 16, año XVI, nº 190, enero de 1992

MORENO MORENO, José A.: **Reseña histórica de la presencia de España en el Golfo de Guinea**, Instituto de estudios Africanos, Madrid, 1952

MORÓS Y MORELLÓN, José y DE LOS RÍOS, Juan Miguel: **Memorias sobre las islas africanas de España, Fernando Poo y Annobón premiada por la Sociedad Económica Matritense**, Madrid, 1844

MURRAY, David: **Britain, Spain and the abolition of Cuban slave trade**, Cambridge, 1980

NAVARRO, Joaquín: **Apuntes sobre el estado de la costa occidental de Africa y principalmente de las posesiones españolas del Golfo de Guinea**, Madrid, 1859

NAVARRO AZCUE, Concepción: **La abolición de la esclavitud negra en la legislación española, 1870-1886**, Madrid, I. de C.I., 1987

NAVARRO AZCUE, Concepción: **El problema legal en el abolicionismo cubano**, en Esclavitud y derechos humanos. La lucha por la libertad del negro en el siglo XIX, F. de Solano y A. Guimera, Madrid, CSIC, 1990

NDONGO-BIDYOGO, Donato: **Canarias en el origen de la colonización de Guinea**, en VI Coloquio de Historia Canario Americana, Gran Canaria, 1987

NDONGO-BIDYOGO, Donato: **Historia y tragedia de Guinea Ecuatorial**, Madrid, 1977

NOVAS CALVO, Lino: **Pedro Blanco, el negrero**, Madrid, 1940

OLIVER, Roland y ATMORE, Anthony: **África desde 1800**, Buenos Aires, 1977

OLIVER, Roland y FAGE, J. D.: **Breve historia de África**, Madrid, 1972

ORTIZ, Fernando: **Los negros esclavos**, La Habana, 1975

ORTIZ, Fernando: **Contrapunteo cubano del tabaco y del azúcar**, Barcelona, 1973

PEREIRA, Juan Carlos: **Introducción al estudio de la política exterior de España (siglos XIX y XX)**, Madrid, 1983

PÉREZ CISNEROS, Enrique: **La abolición de la esclavitud en Cuba**, Costa Rica, 1987

PÉREZ DE LA RIVA, Juan: **Para la historia de las gentes sin historia**, Barcelona, 1976

PÉREZ DE LA RIVA, Juan: **El barracón. Esclavitud y capitalismo en Cuba**, Barcelona, 1978

PESCATELLO, Ann M. (coordinadora): **The African in Latin America**, University Press of America, 1975

POZUELO MASCARAQUE, Belén: **El abolicionismo en la sociedad y literatura españolas durante la segunda mitad del siglo XIX, en Esclavitud y derechos humanos. La lucha por la libertad del negro en el siglo XIX**, Madrid, CSIC, 1990

PRATT, Mary Louise: **Scratches on the face of the country; or, what Mr. Barrow saw in the land of the Bushmen**, en "Race", Writing and Difference, Henry Louis Gates Jr. Ed., University of Chicago Press, 1986

RENAULT, François et DAGET, Serge: **Les traites négrières en Afrique**, Paris, 1985

RODNEY, Walter: **A History of the Upper Guinea Coast, 1545 to 1800**, New York, 1970

RODNEY, Walter: **Cómo Europa subdesarrolló a África**, La Habana, 1981

RODNEY, Walter: **West Africa and the Atlantic slave trade**, en Historical Association of Tanzania Paper, nº 2, 1970

RODRIGUEZ, Gabriel: **La idea y el movimiento antiesclavista en España durante el siglo XIX**, Madrid, Ateneo, 1887

ROMERO DE TEJADA, Pilar: **Espanoles del siglo XIX en África y las colecciones del Museo Nacional de Etnología**, en Actas del I Congreso de Antropología, vol. II, Barcelona, 1980

STEVENS, Siaka: **What life has taught me. The Autobiography of His Excellency Dr. Siaka Stevens President of Sierra Leone**, London, 1984

SUNDIATA, I. K.: **A note on an abortive slave trade: Fernando Po**

1778-1781, en Bulletin de l'Ifan, tomo XXXV, Dakar, 1973

TANNENBAUM, Frank: **Slave and Citizen: the negro in the Americas**, New York, 1947

TATTERSFIELD, Nigel: **The forgotten trade, comprising the log of the Daniel and Henry of 1700 and accounts of the slave trade from the minor ports of England, 1698-1725**, Londres, 1991

TORRES CUEVAS, Eduardo y REYES, Eusebio: **Esclavitud y Sociedad. Notas y documentos para la historia de la esclavitud negra en Cuba**, La Habana, 1986

TRATA NEGRERA del siglo XV al XIX, La. Documentos de trabajo e informe de la reunión de expertos organizada por la UNESCO en Puerto Príncipe, Haití, del 31 de enero al 4 de febrero de 1978, Barcelona, 1981

TUÑÓN DE LARA, Manuel: **Historia y realidad del poder**, Madrid, 1975

TUÑÓN DE LARA, Manuel: **La España del siglo XIX**, Barcelona, 1974

TUÑÓN DE LARA, Manuel: **Estudios sobre el siglo XIX español**, Madrid, 1974

VERGER, Pierre: **Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII a XIX**, Sao Paulo, 1987

VICENS VIVES, Jaime: **Historia económica de España**, Barcelona, 1965

WIENER, Leo: **Africa and the discovery of America**, New York, 1971

WILLIAMS, Eric: **Capitalism and Slavery**, New York, 1966